

ISSN 0321—4249

В номере:

- Итальянская "Тема" на наших дорогах
- Российские автосалоны: возрождение традиций
- Слежка за радаром

Камский грузовик с американским "сердцем"

Ежемесячный журнал для автомобилистов 5-6

Май—июнь



СОДЕРЖАНИЕ

Это соглашение можно назвать браком по расчету. Для американской фирмы «Камминс» оно открывает путь к сотрудничеству с крупнейшим производителем тяжелых грузовиков и новые рыночные возможности. Для КамАЗа — это новейшая технология и передовая конструкция дизелей.





ПЛЮС «КАММИНС»

«Мы рассчитываем получать прибыль от продажи КамАЗов на мировых рынках». Признаться, у нас в стране уже привыкли к амбициозным заявлениям капитанов отечественной промышленности, и жизнь, не однажды их опровергавшая, заставляет относиться к подобным обещаниям довольно скептически. Но тут случай особый — слова, приведенные в начале статьи, принадлежат председателю совета директоров... американской моторостроительной фирмы «Камминс энджин компани» Генри Шахту. А валюту не только американцам, но и заводу в Набережных Челнах должны принести поставки на экспорт КамАЗов с дизелями «Камминса».

Переговоры между КамАЗом и «Камминсом» начались четыре года назад. Эта фирма широко известна во всем мире. Ее заводы, кроме США, работают в Англии, Бразилии, Индии, Китае, Южной Корее, Мексике, Турции. Дизелями «Камминс» комплектуются 50 % тяжелых грузовиков США («Уайт», «Фрейтлайнер» и др.), а также английские «Седдон-Аткинсон», «Фоден», ЭРФ, финские «Сису».

«Камминс» выпускает для грузовиков и автобусов четыре семейства четырехтактных дизелей с турбонаддувом мощностью от 180 до 465 л. с. Если сопоставлять их по основным показателям с аналогичными отечественными силовыми агрегатами, то преимущества иноземной «шестерки» налицо. Возьмем дизель КамАЗ-7403.10 с турбонаддувом. При рабочем объеме 10 850 см^3 он развивает мощность 260 л. с. при 2600 об/мин, а его наибольший крутящий момент составляет 80 кгс · м при 1600 об/мин. Сухая масса такого дизеля с оборудованием равна 750 кг, а минимальный удельный расход топлива в час—162 г на 1 л. с.

Двигатель «Камминс 6ЦТА-8,3-265» при рабочем объеме 8270 см^3 развивает мощность 265 л. с. при 2400 об/мин, крутящий момент—95 кгс · м при 1500 об/мин. Его сухая масса—565 кг, а минимальный удель-



Четыре семейства дизелей «Камминс» (мощность, масса и удельный расход топлива):
«Б»—5880 см^3, 180—210 л. с., 380—392 кг, 155 г/л. с. в час; «Ц»—9270 см^3, 250—325 л. с., 850—873 кг, 140—147 г/л. с. в час; «ЛТ10»—10 009 см^3, 250—325 л. с., 850—873 кг, 140—147 г/л. с. в час; «Э»—14 032 см^3, 320—465 л. с., 1222 кг, 143—147 г/л. с. в час.

Один из опытных образцов КамАЗа с дизелем «Камминс» и кабиной «Сису» из числа машин, испытанных еще до подписания соглашения о «Камдизеле».

ный расход топлива в час—144 г на 1 л. с. Иными словами, американский дизель при одинаковой мощности с «камазовским» имеет на 24 % меньший рабочий объем, на 25 % легче, развивает на 19 % больший крутящий момент и расходует на 11 % меньше топлива!

Эти обстоятельства сыграли немалую роль при выборе КамАЗом партнера для совместного предприятия по производству дизелей. И в начале ноября прошлого года было подписано соглашение с «Камминс энджин компани».

Но почему через четыре года? Можно было бы ответить, что фирмы должны были присмотреться одна к другой, понять техническую политику и возможности партнера. Все это так, но главное заключалось в том, что только в конце 1990 года производственное объединение «КамАЗ» было преобразовано в акционерное общество. Новая форма хозяйственной деятельности дала КамАЗу бóльшую свободу действий, открыла возможности для более быстрого омоложения основных фондов, а следовательно, дала ускорение техническому прогрессу. Через год после акционирования президент «А. О. КамАЗ» Николай Бех и председатель совета директоров «Камминса» Генри Шахт подписали соглашение о создании совместного предприятия «Камдизель» с начальным капиталом в миллион долларов и миллион рублей. Оно будет вести на основе новейшей технологии, освоенной американским партнером, не только конструирование и производство современных автомобильных дизелей, но и их сбыт, обслуживание, ремонт. Двигатели «Камдизеля» предназначены не только для грузовиков КамАЗ, но и для других большегрузных автомобилей, а также автобусов «Икарус», поскольку 30 % акций последнего принадлежит советской холдинговой компании «Атэкс».

Пока у нас в стране немного крупных совместных предприятий, нацеленных на технически сложные объекты массового производства. И вот теперь заложены основы для сборки, а затем и собственного производства «камминсов». Первые 200 автомобилей с этими дизелями намечено изготовить в нынешнем году. Сначала двигатели будут поступать в Набережные Челны от дочернего завода в Англии, но, по словам Н. Беха, «к концу 90-х годов у нас будет сходить с конвейера до 25 тысяч моторов, а в перспективе — 150 тысяч».

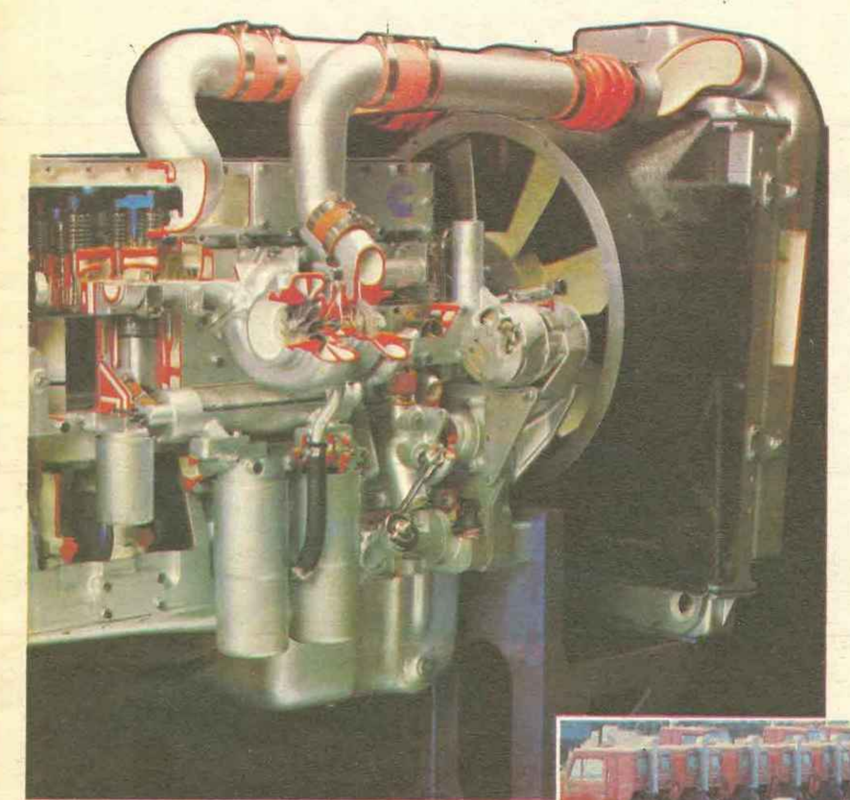
«Камдизель» планирует освоить четыре семейства шестицилиндровых дизелей «Камминс». Во всех используются турбонаддув, алюминиевые поршни, полноопорные коленчатые валы. Двигатели семейства «Ц», «ЛТ10» и «Э» комплектуют мокрыми гильзами цилиндров, семейства «ЛТ10» и «Э» — головками с четырьмя клапанами на цилиндр, а дизели семейства «Э» имеют общие головки для каждой пары цилиндров.

КамАЗы с новыми дизелями, а также с другими техническими новинками предназначены в первую очередь для экспорта, чтобы выручить столь необходимую для акционерного общества валюту. Наши выгоды тут ясны, а что дает соглашение американской стороне?

Для «Камминс энджин компани» совместное предприятие открывает новые рынки — не только российский, дает возможность сотрудничать с крупнейшим в мире изготовителем большегрузных автомобилей и вследствие этого расширить масштабы производства дизелей, снизить их себестоимость. Поскольку развитие совместного предприятия требует приращения капитала, то американская сторона намерена свою долю прибыли (50 %— пропорционально вкладу в уставной капитал) инвестировать в течение нескольких лет в производственные мощности «Камдизеля». Нет, не выкачивать деньги из нашей страны, как в свое время внушали нам идеологизированные экономисты, собирается «Камминс», а развивать совместные (выгодные обеим сторонам!) производство и сбыт.

Если в ближайшие годы «Камдизели», как и другие нововведения, например установка кабин финской фирмы «Сису», станут обыденным явлением на грузовиках из Набережных Челнов, то КамАЗ вполне может стать вровень с известными зарубежными марками на мировом рынке. А именно это и нужно сейчас нашей экономике.

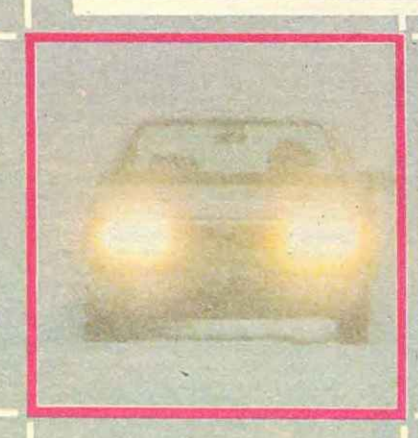
Л. ШУГУРОВ



Основная часть продукции КамАЗа — трехосные грузовики с восьмицилиндровыми дизелями. Из 96 776 машин, изготовленных в 1990 году, 40 % составили седельные тягачи, 40 % — машины с бортовыми платформами и шасси и 20 % — самосвалы. На двухосные модификации пришлось пока лишь 4 %.

Фото «Камминс энджин компани», В. Князева и ТАСС





"ИТАЛЬЯНЦЫ" В РОССИИ

Без малого семьдесят лет минуло с того достопамятного времени, когда ФИАТы вышли на наши дороги — не заезжими гостями, а хозяевами. Это были грузовики АМО-Ф-15, в маркировке которых буква "Ф" была скромным указанием на первородство. Впрочем, позже этот факт старались не выпячивать и происхождение машины забылось.

Поистине эпохальным событием в отечественном автомобилестроении стало строительство Волжского автомобильного завода и начало выпуска "жигулей", то есть ФИАТ-124, модернизированного применительно к условиям нашей страны.







Фото В. Князева

Автомобилисты разобрались в ситуации довольно быстро, и с тех пор в наших умах техника делится на «дожигулевскую» и «послежигулевскую». К хорошему люди привыкают легко.

Примерно полтора десятка лет мы были весьма самоуверенны, а прогресс видели в том, что ВАЗ постоянно совершенствовал машину, создавая все новые модификации и модели. Хотя с позиций чистой техники это были все те же старые добрые «Жигули».

Ну, а мировая автомобильная индустрия, включая, конечно, и ФИАТ, тем временем ушла далеко вперед. Мы это понимали, но всерьез ощутили только в конце 80-х, когда подержанные автомобили из-за границы начали поступать уже не штуками, а сотнями и тысячами. Многие из них достаточно свежи, чтобы наглядно продемонстрировать все достоинства современных машин. Тут и самые непритязательные автолюбители поняли, что «восьмерка» и «девятка», спроектированные ВАЗом на смену прежнему поколению, не стали этапной ступенью и вновь отбросили нас в арьергард. Это лишний раз свидетельствует, что надо быть реалистами: наши самостоятельные успехи где-то в будущем, а пока следует опираться на готовые решения лучших зарубежных фирм.

Совсем недавно очередная возможность для этого была. Читатели журнала знают («За рулем», 1991, № 3) о модели «ФИАТ-панда», которая была предметом переговоров при выборе машины для массового производства в Елабуге. К сожалению, этот альянс с ФИАТом так и не состоялся. Истинные причины размолвки просты — нехватка валюты для закупки оборудования. Это обидно: маленькая, аккуратная «Панда» могла бы служить нам еще очень долго. По этому случаю не грех вспомнить, что четверть века назад ФИАТ-124 был признан за рубежом моделью года и для нас этот год, по существу, длится до сих пор.

Жизнь, однако, идет вперед. Зигзагами, спотыкаясь, но мы все-таки движемся в направлении рыночной экономики и сближения с мировым сообществом. Гиганты мирового автомобилестроения внимательно присматриваются к «одной шестой части суши»: если сегодня здесь есть смысл торговать лишь за конвертируемую валюту, которой располагают лишь немногие граждане, то завтра, глядишь, рубль перестанет быть «деревянным» и появится возможность развернуть дело как следует.

Однако это приятное грядущее таит в себе немалые сложности. Как ни хороши нынешние иномарки, но делают их для цивилизованных условий. А у нас — вдрызг разбитые дороги и резкие климатические перепады, к тому же полное отсутствие всякого сервиса (в западном понимании этого слова). В таком «автомарафоне» может споткнуться любая известная фирма. Короче говоря, для успешной эксплуатации в наших условиях всякая модель требует специальной проверки и, при необходимости, доработки.

Нет ничего удивительного, что первым об этом всерьез подумал именно ФИАТ. И не просто подумал: несмотря на довольно богатый опыт, накопленный в прошлом на территории бывшего СССР (а может, именно благодаря этому опыту), ФИАТ решился на то, что пока не сделала ни одна другая зарубежная фирма,— провести полноценную «натурную примерку» своих машин к нашим нынешним реалиям. А точнее — организовать ускоренные эксплуатационные испытания нескольких серийных образцов разных моделей.

Для такой работы существуют разные методы, и многие из них были пущены в дело. Но гвоздем программы стали пробеговые испытания, проводимые силами Центрального научно-исследовательского автополигона. Действительно, было бы нелогично не воспользоваться техническими и исполнительскими возможностями столь мощного испытательного центра. ФИАТ сделал безошибочный ход, пойдя на содружество с этой организацией, хотя по замыслу фирмы для пробега требовались отнюдь не спецдороги, не имитация действительности, а сама эта действительность в естественном виде. В соответствии с этим специалисты полигона разработали кольцевой маршрут по различным дорогам Московской области и скомплектовали бригаду водителей-испытателей, которые в две смены, с раннего утра до полуночи, начали «утюжить» это кольцо. В часы ночного перерыва наладили регулярный контроль за состоянием машин, плановое обслуживание, а если надо, то и текущий ремонт.

К моменту, когда сотрудники журнала «За рулем» получили возможность ознакомиться с ходом дел (это было в феврале, в пору вьюг и обильных снегопадов), общая картина была в достаточной мере ясна. Но прежде чем говорить о ней, вкратце познакомимся с главными действующими лицами — четырьмя итальянскими машинами.

Две из них — «ФИАТ-типо» («За рулем», 1989, № 10). Эта модель, серийное производство которой начато четыре года назад, наиболее близка нашему восприятию, поскольку по размерам и литражу относится к тому же классу, что «жигули» или ВАЗ-2109. С последним у «Типо» вообще много общего: передний привод, поперечный четырехцилиндровый двигатель, кузов типа «хэтчбек». Но это по принципиальной схеме, а что касается технического уровня и исполнения, то тут, по известной шутке, «две большие разницы». Возможно, фирма и считает эту модель в значительной мере «ширпотребом», рассчитанным на среднего, массового покупателя, но машины хороши: резвые, приятные на ходу, с удобным салоном, в котором сразу чувствуешь себя «как дома». А такое свойство, могу вас заверить, с неба не падает, оно приходит в результате упорного труда конструкторов.

Два других автомобиля-близнеца представляют модель «Лянча-тема», которая примерно на год моложе «Типо» (фирма «Лянча», как известно, входит в концерн ФИАТ). Машины, по нашим понятиям, весьма шикарные: с антиблокировочной системой тормозов, гидроусилителем руля, регулировкой положения рулевого колеса, изменяющейся высотой подушки водительского сиденья, электрическими стеклоподъемниками в дверях и блокировкой замков с водительского пульта. По габаритным размерам и по массе «Тема» занимает промежуточное положение между нашими АЗЛК-2141 и ГАЗ-24. Иными словами —автомобиль довольно крупный, но при взгляде на него совершенно не возникает ощущения не только громоздкости, но даже, пожалуй, солидности: формы кузова очень пропорциональны и машина кажется легче, чем она есть на самом деле. Что же касается силового агрегата, то для испытаний фирма выбрала самый дешевый вариант — с двухлитровым четырехцилиндровым бензиновым двигателем, оснащенным системой впрыска топлива. Его мощности хватает, чтобы автомобиль развивал максимальную скорость 195 км/ч и разгонялся с места до 100 км/ч за 10,5 секунды. Могу лишь заметить, что в наших условиях такая динамика лежит за пределами реальной необходимости.

Я не останавливаюсь подробнее на характеристиках автомобилей, хотя это интересно и тут есть о чем порассуждать. Но это тема совсем другого разговора. Здесь же я хочу познакомить читателей непосредственно с испытаниями, коснувшись в основном того, что нам близко.

На «Типо» стоят шины той же размерности, что и на «восьмерках» или «девятках» (165/70R13). Сама же машина порезвее, и естественно, что на колдобинах шины частенько «пробивает» до дисков, а обода при этом гнутся. Словом, картина для нас привычная. К тому же клиренс под передком машины маловат и на большом ухабе есть опасность задеть картером дорогу. Эти проблемы фирма решила оперативно: прислала колеса с четырнадцатидюймовыми ободами вместо штатных (у нас подобные замены почему-то затягиваются на годы). «Лянча-тема» в отношении пробоя шин тоже не совсем безгрешна, но там необходимость в каких-то заменах пока не бесспорна.

Больной для нас вопрос — подшипники колесных ступиц. У итальянских автомобилей они, как теперь и положено шариковые, сдвоенные, нерегулируемые. На наших машинах такие подшипники ходят примерно 40 тысяч километров, на итальянских — в полтора раза больше, хотя и этого недостаточно.

Обилие грязи на дорогах тоже вносит свои коррективы. Первое, на что обратили внимание испытатели,— свет фар. В фарах «Типо» экономные конструкторы применили обыкновенные лампы А12-45+40, как на ранних «жигулях». Картина получается знакомая: чуть покрылись фары грязью — дороги не видно. Пришлось не скупиться и перейти на галогенные лампы типа Н4. Что касается «Темы» с модными узкими фарами, то у нее и при галогенных лампах ближний свет слабоват. А вывод прост: поскольку улучшения чистоты дорог не предвидится, надо применять систему очистки фар (хотя бы в виде обмыва).

Конструкторы «Темы», видимо, не предполагали, что их детищу придется существовать в столь дискомфортных условиях. Подкапотное пространство этой машины оказалось слабо защищенным от потоков дорожной грязи, а это губительно для многих узлов и приборов. Устранили этот недостаток просто — поставили внизу соответствующий брызговик, но теперь его конструкцию уточняют специалисты с учетом охлаждения мотора и других факторов.

Грязь вообще штука коварная. У «Темы» бензонасос электрический и размещен он непосредственно в баке, что обеспечивает наилучшую подачу топлива для системы впрыска. У одной из этих машин сетка заборника касалась стенки бака и со временем протерлась, открыв путь для скопившейся в баке грязи (наш бензин, как известно, чистотой не отличается). Насос, естественно, сразу вышел из строя.

Следует упомянуть и об амортизаторах. Если на «Типо» они оказались удивительно живучими, то на «Теме» их што-

ки проявили большую восприимчивость к нашей «окружающей среде» и износились за 50—60 тысяч километров. Выходит, что-то надо делать: менять материал штока или вводить какую-то особую защиту от пыли и грязи.

Были и другие более мелкие неприятности, тоже напрямую связанные со спецификой нашей эксплуатации.

Боюсь, что после приведенного перечня дефектов читатель начинает думать: вот так машины, то одно нехорошо, то другое. Так вот, смею вас уверить, что дело обстоит как раз наоборот. В условиях форсированных круглогодичных испытаний наших машин дефектные ведомости часто вырастают в увесистые многостраничные фолианты. На то они и испытания, чтобы разом «вытащить» из машины все возможные недуги, которые в обычных условиях могут никогда и не проявиться. Но могут и возникать, изрядно отравляя жизнь владельцу машины. Серьезные фирмы тратят много сил и средств, чтобы этого избежать.

ФИАТ, как мы видим, отнесся к нашему рынку сбыта со всей серьезностью и оказался пионером в этом деле. В результате трудоемкой испытательной работы рождается и занимает свое место в номенклатуре фирмы специальное «российское исполнение»; у нас эти машины по потребительским свойствам будут выгодно отличаться от множества других.

Но и сегодняшние ФИАТы в том виде, в каком они есть, хороши. У меня, например, они вызвали чувство тихой зависти, а я все-таки шестнадцать лет ежедневно, зимой и летом отъездил на «жигулях», гордясь своими машинами. Говоря о зависти, я отнюдь не имею в виду «Тему»: при нашем уровне жизни такой автомобиль у многих вызывает лишь абстрактный интерес. Другое дело — «Типо». Как говорят дети, «я бы взял» (причем, не задумываясь). Ну, надо беречь обода на больших колдобинах, поменять подшипники через полсотни тысяч, пусть еще какие-то мелочи — и только-то? Да по нашим понятиям это — тьфу, ничто. Машина для человека, который хочет только ездить и ни о чем не думать. Причем ездить приятно, с удобством. Может, когда-то так оно и будет...

Краткие технические характеристики

«ФИАТ-типо». Общие данные: колесная формула — 4×2; ведущие колеса — передние; масса в снаряженном состоянии — 945 кг; габаритные размеры — 3960×1700×1445 мм; размерность шин — 165/70R13; максимальная скорость — 161 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 12,6 с. Двигатель: бензиновый, карбюраторный, рядный, расположен поперечно; число цилиндров — 4; рабочий объем — 1372 см^3; максимальная мощность — 78 л. с./57 кВт при 6000 об/мин.

«Лянча-тема». Общие данные: колесная формула — 4×2; ведущие колеса — передние; масса в снаряженном состоянии — 1230 кг; габаритные размеры — 4590×1750×1435 мм; размерность шин — 175/70R14; максимальная скорость — 195 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 10,5 с. Двигатель: бензиновый с впрыском топлива, рядный, расположен поперечно; число цилиндров — 4; рабочий объем — 1995 см^3; максимальная мощность — 119 л. с./88 кВт при 5250 об/мин.

А. МОИСЕЕВИЧ

ЭХ ВЫ ЦЕНЫ, МОИ

Есть события, которые касаются каждого. Превращение цен в свободные, безусловно, относится к таковым. Если в прошлом году государственные цены на легковые автомобили были высокими, а рыночные — астрономическими, то в нынешнем первые стали астрономическими, а вторые просто умопомрачительными. Рядовой покупатель в смятении и растерянности — трудно смириться с мыслью, что теперь для абсолютного большинства населения легковой автомобиль становится недостижимой роскошью. Жизнь, видимо, заставит нас еще раз вернуться к этой болезненной теме. А сегодня мы предлагаем экономический прогноз положения на рынке легковых автомобилей.

В автомобилестроении происходят те же процессы, что и в других отраслях, да и во всей нашей экономике. В стране кризис, и, как считают эксперты, он может продлиться еще минимум год-два. Значит, будет продолжать сокращаться производство практически во всех сферах, и в частности в автомобильной промышленности. Например, в 1991 году в бывшем Союзе было произведено 1 млн. 29 тысяч легковых автомобилей — на 7 % меньше, чем в 90-м. Сохранилась эта тенденция и в наши дни. На объединении «Ижмаш», скажем, за январь 1992 года выпущено на 7 тысяч автомобилей меньше, чем в тот же период прошлого года.

Отрицательно влияют на ситуацию все наши внутриполитические изменения. Нынче не только бывшие союзные и автономные республики претендуют на статус независимых государств, но уже и некоторые крупные регионы России не прочь обрести самостоятельность. Для автозаводов политические распри, экономические войны, всеобщая неразбериха чреваты дальнейшим ухудшением снабжения и даже полным срывом поставок комплектующих деталей и узлов.

Экономический шантаж больших и маленьких монополистов стал нормой. Мелкие заводики, производящие комплектующие детали, почувствовали, что могут держать в напряжении, а то и вовсе парализовать работу автосборочных гигантов. Они стремятся диктовать свои условия. Крупные заводы не хотят остаться в долгу и рассчитывают на то, что долго поставщики без сбыта своей продукции не продержатся, «сломаются», пойдут на уступки. Противостояние заводов выливается в вынужденные простои, во время которых многочисленные виды затрат предприятия продолжают расти, накручивая счетчик цены машин. Сейчас это происходит, например, с заграничным теперь ЗАЗом. Запорожский завод простоял из-за отсутствия комплектующих почти весь январь, и заявленная на начало года цена автомобиля «Таврия» в 135 тысяч грозит перевалить за 200 тысяч «деревянных». И все же дефицит комплектующих, по-моему, устраним, и в достаточно короткие сроки. Сделать это можно повышением цен на комплектующие или расширением бартера (обмена автомобили на детали). Последнее средство уже активно применяется.

Не в последнюю очередь влияет на положение дел в автомобилестроении и инфляция. Большая часть населения становится беднее, в том числе и работники автозаводов. Стало быть, руководство вынуждено соответственно повышать ставки оплаты труда. Дополнительная зарплата целиком входит в общие затраты производства и, в конечном счете, в цену автомобиля.

Наконец, нельзя забывать и о росте цен на сырье и материалы, необходимые для изготовления столь желанного транспортного средства. Здесь тоже трудно сказать автомобилистам что-либо утешительное. Прогнозы показывают, что в ближайшие полгода цены на сырье и материалы будут продолжать повышаться. На сколько увеличится в результате цена легковых автомобилей, сегодня предугадать трудно, но то, что она подскочит еще выше, несомненно. Добавьте к сказанному тот факт, что нефтяники России сократили добычу нефти и газового конденсата в 91-м году по сравнению с 90-м на 55 млн. тонн или на 11 %. Это наводит на мысль о том, что повысятся транспортные расходы автозаводов.

Все, о чем говорилось выше,— факторы, влияющие на рост себестоимости автомобилей или издержек их производства. Из чего складываются они в итоге? Из цен на сырье, материалы и комплектующие плюс транспортные расходы, а также собственные затраты. Последние включают зарплату рабочим, отчисления на соцстрахование (на ВАЗе, например, они равны 37,4 %), ремонт и содержание оборудования, непроизводственные расходы. Рост этих показателей, понятное дело, отражается на цене автомобиля. И сегодня затраты ВАЗа, например, на «четверку» равны уже 65 тыс. руб. Прибавим сумму 25-процентного акциза и получаем уже 81 тыс. Затем приплюсовываем налог на добавленную стоимость и имеем 111 тысяч. Но это еще не все. Торговля берет свой налог. Это значит, что последнюю цифру надо умножить еще на 1,25. Конечный результат — 139 тысяч — цена данной модели.

Если бы на этом все заканчивалось и покупатель знал: имей он 100—200 тысяч и машина его. Если бы... Знатоки авторынка только смеются над педантичностью дирекции ВАЗа, оценившей «четверку» в 139 тысяч, «шестерку» — в 151 тысячу и т. д. Поди достань «Жигули» по этой цене. Их в магазинах пока нет, потому что часть автомобилей уходит на экспорт, а за вычетом ее остается 400 тысяч ма-

ЦЕНЫ...

шин, предназначенных для внутреннего рынка. Коли бы все они свободно продавались в магазинах, то рост цен прекратился. Количество тех, кто способен платить такие деньги за легковушки, и наличие машин уравнялись бы, говоря экономическим языком — платежеспособный спрос стал бы равен предложению. Но сегодня этого не произошло. Во-первых, потому что по-прежнему какая-то доля машин уходит по госзаказу. Во-вторых, 10 % выпуска 92-го года ВАЗ должен отдать в счет обязательств по бартерным контрактам 91-го. И в таком положении все другие заводы. В-третьих, на повышение цен «играют» предприятия со своими раздутыми счетами безналичных рублей и биржи.

Система материально-технического снабжения разваливается, и предприятия вынуждены выходить на свободный рынок и покупать машины по ценам, подскочившим до миллиона рублей. И они готовы делать это, поскольку таким образом вкладывают свою «безналичку» в реальные материальные ценности. Им это выгодно, так как их подгоняет инфляция: купив автомобиль, организация застраховывается от обесценивания денег на те годы, в течение которых есть ажиотажный спрос на машины. Они готовы делать это еще и потому, что не знают, что день грядущий им готовит, что завтра предпримет правительство: заморозит, урежет или вообще ликвидирует их счета...

Биржи тоже неплохо себя чувствуют, пока есть разница цен. Они представители свободного рынка, именно они определяют, что и сколько стоит. Более того, оказывается, на разных биржах и цены разные. Скажем, на Росавтобирже они ниже, чем на прочих. Поэтому многие брокерские конторы выставляют приобретенные там автомобили на более «дорогой» Российской товарно-сырьевой бирже. Цена различных моделей ВАЗа колебалась в январе на Росавтобирже в среднем в пределах 500—900 тысяч рублей. Много? Да, очень. Но посудите сами, как не расти нулям на ценниках, если за год биржи пока «пропускают» лишь несколько тысяч автомобилей. Эта тенденция сохраняется и сейчас. Например, в январе этого года на Росавтобирже продавалось еженедельно не более сотни легковушек всех марок. Такой вот у нас пока «свободный» рынок и «свободные» цены.

Вообще-то либерализация — это только первый шаг к свободе. Задача ее — исправить накопившиеся за годы советской власти и ее экономической политики искажения и перекосы в структуре и уровне цен. Пока они стали всего лишь такими, какими должны быть безо всяких ограничений и дотаций. Но свободная цена — это нечто совсем иное. Это то, что мы видим на биржах, рынках, в коммерческих магазинах, на лотках книжных торговцев и т. д. Грубо говоря, свободная цена — это такая сумма, на которой сойдутся продавец и покупатель.

Мировой опыт показывает, что между свободными ценами и их обязательным повышением нельзя ставить знак равенства. На что-то они растут, на что-то снижаются. Это постоянный процесс. У нас же пока этого нет, ведь в нашей стране существует всего несколько объединений-монополистов, производящих легковые автомобили, которые могут повышать и повышать стоимость своей продукции, пока она не достигнет так называемой предельной монопольной цены. Ее не вычислишь по математической формуле, ее определяет жизнь, давая монополисту сигнал, что дальнейшая «накрутка» цен ему невыгодна, потому что число покупателей начинает резко сокращаться. Их доходов не хватает для приобретения автомобиля.

Если завод не захочет снижать цену, то он будет вынужден сокращать производство, увольнять лишний персонал. В итоге монополист как бы уменьшается, он утрачивает контроль над большей частью рынка и перестает быть диктатором, превращаясь в среднее и, наконец, малое предприятие. Что дальше? Свято место пусто не бывает — его займет кто-то иной и уже скорее всего не один, а несколько производителей.

С другой стороны, хотя ВАЗ или АЗЛК, разумеется, не могут выпускать в год по одному автомобилю, по стоимости равному сотням тысяч выпускаемых сегодня, они способны поддерживать цены на свою продукцию на таком высоком уровне, что большинству из автомобилистов придется ездить на велосипедах.

Неужели никто и ничто не в состоянии остановить монополистов, умерить их аппетиты? В длительной перспективе — только строительство новых автозаводов, которые резко увеличат выпуск машин и станут конкурировать с другими предприятиями, либо массовые закупки новых автомобилей за рубежом, которые тоже начнут сбивать цены на отечественную продукцию.

А сегодня? Что может помочь всем нам, не имеющим миллиона? В первую очередь нужно сказать, что правительство приняло антимонопольное законодательство и составило реестр монополистов по всем отраслям. К ним отнесены объединения и предприятия, доля продукции которых превышает на отраслевом рынке 35 %. За их деятельностью установлен специальный контроль, они обязаны объявлять о предстоящем повышении цен и предоставлять государственным органам данные об объеме производства в натуральном выражении, об удовлетворении потребности на рынке сбыта, по показателям качества. Неоправданное сокращение выпуска продукции, снижение качества влечет за собой жесткие экономические санкции.

Возможные в недалеком будущем массовые поставки подержанных автомобилей из-за границы, прежде всего из Японии, тоже, несомненно, окажут влияние. За несколько лет там цена на новую машину падает с нескольких десятков тысяч до нескольких тысяч долларов. А затем начинает снижаться еще стремительнее. Проблема в том, пойдет ли правительство на такую автомобильную интервенцию. Оно может встать на защиту отечественных производителей, но может и занять компромиссную позицию, ограничивая импорт так, чтобы он способствовал насыщению рынка, снижению цен, но не «задавил» нашу автопромышленность.

Пока же нам остается приходить в себя даже не от «супершоковой» терапии, а «от операции на сердце» и верить, что неотвратимо наступит момент, когда изделие будет стоить ровно столько, сколько за него даст покупатель. Не больше и не меньше.

В. ПОТАПОВ,
Российская Академия наук

Цены базовых легковых автомобилей (в тыс. руб.), реализуемых через биржи, комиссионные магазины, на рынке и непосредственно заводами-изготовителями по состоянию на май 1992 г.

Автомобиль	Цены			
	заводские	биржевые	комиссионные	рыночные
ВАЗ-1111	150,7	160	160	Цены ниже на 10—12% относительно биржевых
ВАЗ-2104	277,2	630	600	
ВАЗ-2105	253,0	600	550	
ВАЗ-21063	253,0	600	500	
ВАЗ-2107	327,8	650	650	
ВАЗ-2108	275,0	550	500	
ВАЗ-2109	420,2	800	800	
ВАЗ-21099	536,8	1000	1000	
ВАЗ-2121	370,7	550	500	
ЗАЗ-968М	75,0	80	70	
ЗАЗ-1102	150,0	240	210	
ЛуАЗ-969М	80,0	100	100	
ИЖ-21251	148,6	600	500	
ИЖ-412ИЭ	142,5	500	500	
ИЖ-2126	287,5	—	—	
АЗЛК-2141-01	293,8	500	450	
АЗЛК-21412-01	293,8	500	450	
ГАЗ-2410	800—1000	1050	1000	



ДИРЕКТОР

Есть люди, плывущие, как щепки, в верхних волнах течения; есть другие, цепляющиеся за дно, как пеньки-топляки; есть стоящие словно сваи, до очередного ледохода, а есть — несокрушимые, вечные, словно быки какого-нибудь моста. Говорят, что на таких людях держится мир. Он был именно из таких, Валентин Петрович Коломников.

Его жизнь овеществлена в металле и камне, в улицах и площадях, заводских цехах и дворцах культуры, спортивных комплексах и квартирах автозаводцев, а главное — в миллионах автомобилей, разбежавшихся по всему свету. Всякому, кто попадет когда-нибудь в московский район Текстильщики, стоит знать: едва ли не каждое здание здесь построено по его воле, при его прямом участии.

Почти двадцать лет он был генеральным директором объединения, марку которого — «Москвич» — знает каждый. За эти годы фирма пережила расцвет, достигла мировой известности, достатка, авторитета — но в последние годы столкнулась с немалыми трудностями. И, конечно, нашлись люди, готовые «повесить» все проблемы «Москвича» на генерального: еще бы, руководитель из прошлой эпохи! Никогда не доставалось ему так, как в последние годы жизни: в газетах — статья следовала за статьей, удар за ударом. Да, машина, которую здесь создали, была и впрямь уязвима. Но одни смеялись над ней, называли худшим автомобилем мира, а другие обивали пороги его приемной, чтобы эту машину заполучить. Он же был влюблен в нее так, что однажды, пересев из горбачевского «Понтиака»* в свой стосильный «Москвич» с экспериментальным двигателем, улыбнулся и сказал водителю:

— Нет, все-таки наша лучше.

Он отнюдь не был слеп — напротив, отдавал себе отчет, что «сорок первый» — это прорыв за рамки убогого «отечественного» мышления, это максимум здравого, что возможно сделать в алогичном мире, поставленном с ног на голову.

Я не собираюсь здесь спорить ни с вазовцами, ни с кем-то другим — хочу только напомнить, что «Москвич» — автомобиль, не закупленный на корню, а отечественный, а следовательно, он воплощает усилия не одного человека, не группы людей и даже не завода. Он — продукт нашего общества, объективный показатель уровня его развития.

Высокий, мощный, властный, седой — Коломников был истинным воплощением руководителя. Конечно же, созданного той эпохой, в которой жил: основанной на централизованности, властности, подчинении. Его боялись — помню, как шли, дрожа, к нему на совещание мои друзья, выбившиеся в начальники: никто из них не знал, выйдет ли из директорского кабинета в прежней должности.

Его любили — за то, что он свой, заводской в доску (без малого сорок лет на заводе, родном без всякой иронии). За то, что раньше всех на завод приезжает и позже всех уходит, вникает во все, знает весь громадный завод как пять своих пальцев. За то, что вкалывает больше всех, себя не щадит, за то, что видят его на всех заводских праздниках, на ралли и ипподромных гонках, где стартовали «москвичи». Любили даже за то, что грозен: настоящий директор.

В последние годы, когда на АЗЛК сформировалась оппозиция Коломникову, даже ее лидеры признавали: «Уйдет он, и завод развалится».

Всю свою жизнь, каждый день Коломников работал как идеально отлаженный хронометр. Вот раз и навсегда установленная схема его дня: 7.30 — обход цехов, «узких» мест; 9.00 — совещание с руководителями смежных производств; 9.45 — утренняя оперативка на главном конвейере; 10.30 — плановые совещания: по понедельникам — о реконструкции завода, по вторникам — о перспективной модели, по средам — о качестве... С 14.00 до 15.00 — прием руководителей производств; 17.00 — плановое совещание; 19.00 — вечерняя оперативка на главном конвейере по итогам дня.

Можно сомневаться и спорить, должен ли генеральный вникать в каждую мелочь, проникаться рутиной заводского бытия. Что ж, наверное, на «Дженерал моторс», на «Рено» генеральному не докладывают о простое конвейера или дефиците комплектующих: у него проблемы планетарного масштаба. Но в одном, уверен, их руководитель похож на нашего: «нормальный» рабочий день у обоих длится часов двенадцать, не меньше. А от кого из них требуется бóльшая работоспособность — еще вопрос.

У него была прекрасная память и как следствие — всегда чистый от бумаг стол. На заводе влюблялись и женились, уходили на пенсию, а он помнил и девичьи фамилии, и имена-отчества пенсионеров. «Ветеранов надо уважать, сами будете такими»,— написал Валентин Петрович резолюцию на одном из документов. И люди, ушедшие с завода, неожиданно для себя получали кто двести пятьдесят, кто пятьсот, а кто и тысячу рублей.

Ни один молодой специалист не попадал на завод без обстоятельного

---

* «Понтиак», подаренный чете Горбачевых в США, был ею передан на АЗЛК **(прим. авт.)**.

разговора с ним, в котором директор стремился понять человека, предлагал на выбор варианты — и запоминал его накрепко.

Начав карьеру в заводском цехе, он остался человеком производства на всю жизнь. И настойчиво рекомендовал такой путь каждому молодому инженеру.

Интересно, что первый робот, купленный за несколько сот тысяч долларов в 1985 году, Коломников отправил в заводское ПТУ.

Читал он так много, что самым лучшим и самым непростым подарком ему в дни рождения были книги. Какие уж редкие ни доставали ему коллеги, но, бывало, Валентин Петрович откладывал одну за другой: «Эту я читал... и эту... и эту...»

Он очень любил рукопожатия и, казалось, находил в них какое-то особенное удовольствие. Ладонь у него была небольшой, аккуратной, но неожиданно сильной. Помню, в одну из последних встреч, когда он выглядел очень уставшим, постаревшим, я деликатно побеспокоился о его здоровье. Валентин Петрович улыбнулся, встал и протянул мне руку. Я снисходительно протянул свою и чуть не вскрикнул от боли — он был очень доволен произведенным эффектом.

Ни в бытность инженером АЗЛК, ни потом, став журналистом в «Комсомолке», лишь иногда, очень редко пишущим о заводе,— ни в одну из наших бесед я не чувствовал себя в его кабинете неуютно. Наоборот: создавалось впечатление, что ему эти встречи нужны так же, как мне, приходившему, как правило, просителем: то разрешить снимать на заводе художественный фильм по моей повести «Испытание», которая ему, кстати, не понравилась; то дать машины для кругосветного автопробега и выступить его спонсором; то заключить договор на написание книги о заводе...

Он умел заглядывать в будущее и потому на рекламные проекты не скупился. Именно на «Москвиче» обогнул я весь земной шар по сороковой параллели. Когда вернулся, приехал к Коломникову. «Ну, как наш «Москвич»? — спросил он. Я ответил, что за тридцать пять тысяч километров не было на двух машинах ни единой неисправности. Нет даже царапин на защитах картеров. Зато у всех четырех «опель-кадетов» после Сибири и Дальнего Востока в первом же американском городе, Портленде, пришлось заменять передние подвески. «А мы, Валентин Петрович, проверили масло и поехали дальше, по Америке»,— закончил я свое краткое сообщение, которое было чистой правдой. Пожалуй, редко я видел его таким довольным.

Люди, которые знали Коломникова хорошо, утверждают, что он любил и умел делать собеседников — даже из числа противников — своими сторонниками. Ради этого он при важном разговоре никогда не оставался в кабинете, а тащил гостей на завод: здесь он чувствовал себя надежно и всегда находил, чем поразить.

В последнюю нашу встречу, которая теперь кажется во многом символической, со мной произошло то же самое.

Для интервью он назначил мне субботу, когда завод не работал и у него было больше времени. Сидели долго, говорили обо всем — от ГКЧП до детей и внуков. Но когда речь зашла о будущем и о новой, совсем новой машине, Валентин Петрович, как мне показалось, заволновался. «Поехали»,— сказал он, поднимаясь. Упустить такой случай я не мог. Через десять минут мы въехали в цех, поднялись на лифте в огромный и светлый дизайн-центр с цифровым замком на двери. Здесь у макета работали несколько человек, их руки были измазаны пластилином. Они не удивились внезапному появлению генерального — видно было, что он наведывается сюда часто.

— Вот «сорок вторая»,— говорил Коломников, переходя от машины к машине,— здесь сплошная электроника; вот пикап, а это...

Бородатые ребята в белых халатах сняли чехол, и я оказался один на один с будущим завода под названием «Истра» — автомобилем двадцать первого века.

Честно говоря, я эту машину уже видел и многое о ней знал. Но я никогда не видел таким Коломникова. Он чем-то напоминал мальчишку, он гордился, вдохновенно рисовал передо мной панорамы, показывал графики, схемы... Он убеждал меня в правильности избранного заводом пути в будущее, словно я был очень важной персоной, от которой зависит судьба этих проектов. Мне даже стало как-то неловко перед дизайнерами.

Таким я его и запомнил.

...Если бы именем Коломникова назвали улицу в Текстильщиках, то ее, уверен, не пришлось бы переименовывать ни при каком политическом режиме.

Ю. ГЕЙКО

ЧТО В ИМЕНИ ТВОЕМ?

АЗЛК-21412-01
БАЗ-69501П
БелАЗ-75211
БЗСА
ВАЗ-21083-02
ГАЗ-66-92-1012
ГЗСА-37021
ГКБ-9362-010
ГолАЗ
ЕрАЗ-37302
ЕлАЗ
ЗАЗ-968МР
ЗИЛ-431410
ЗИУ-683Б
КАЗ-4540
КамАЗ-55102
КаВЗ-3976
КрАЗ-255БЛАЭ
КЗКТ-538ДП
ЛАЗ-42021
ЛиАЗ-5256
ЛуАЗ-1302
МАЗ-533555-01
ММЗ-8113
НЗАС-4951
ОдАЗ-998717
ПАЗ-37421
ППЗК-3928

«...Все мы (а может быть, и вы) еще детьми, в школе, читали этот величайший из дошедших до нас памятников древней литературы — «Расписание железных дорог»

Евгений Замятин: «Мы»

Во время оно, на заре всемирной автомобилизации, создатели первых самобеглых колясок не мудрствуя лукаво давали своим детищам собственные фамилии. Размещая свое имя на изделии, его автор вставал перед альтернативой: прославить свой род в веках или, напротив, опозорить его халтурой (согласитесь, стимул в борьбе за качество не менее действенный, чем конкуренция).

Но вот за сравнительно короткий срок автомобиль превратился из дорогой редкой игрушки в доступный и массовый товар. Появилось великое множество фирм-производителей. Каждая старалась придать своей машине какие-то индивидуальные черты, особые потребительские качества. Но поскольку все автомобили, как «технически сложные изделия одного предназначения», имели слишком много общего, то, чтобы не путать их, появился обычай давать им имена собственные. Так появились марки, которые внутри себя выделяли модели, те в свою очередь образовывали семейства и дробились на модификации. В этих условиях наречение стало своего рода искусством. Ведь роль имени сводилась теперь уже не только к тому, чтобы потребитель обратил внимание и выбрал носительницу именно этого имени. Здесь каждый пошел своим, тщательно оберегаемым путем. Название каждой модели, как и марки, охраняется законом. И даже система присвоения имен или порядковых номеров юридически защищена! Известна такая история. Когда в середине 60-х наши «москвичи-408» стали поступать на французский рынок, выяснилось, что право присваивать модели трехзначный номер с «0» посередине принадлежит исключительно фирме «Пежо» — она в свое время закрепила это право юридически. Пришлось срочно искать другое название.

Каждая последующая сотня в наименовании «Пежо» говорит о повышении класса — от самого маленького «104» до шикарного «605». Но при этом модель «205» — одна из самых популярных во Франции — выпускается как в «демократичном» исполнении за 60 тысяч франков, так и в варианте ГТИ с двигателем вдвое большей мощности и еще массой всяких добавок, что приводит к цене в 101 тысячу.

Кстати, «цифровые» имена были свойственны, например, французским и немецким фирмам. Но «Ситроен» и «Рено», похоже, обратились к словам (вспомните модели «Виза» и близкую к ним по классу «Клио»). Что же касается БМВ, «Мерседеса», «Порше» и «Ауди», то они не без высокомерия, но, впрочем, и не без основания сочли, по-видимому, что их марки говорят сами за себя. И вправду, «Мерседес-Бенц» всегда будет обладать определенным набором потребительских качеств, характерных для роскошных автомобилей, будь то самый «маленький» 190-й или представительский 600-й. А порядковый номер модели, если умножить его на 10, даст рабочий объем двигателя в кубических сантиметрах.

Всем же остальным приходилось напрягать фантазию. Кто-то воплощал в названии машины стремительность ветра: «Мазерати» моделей «Бора» и «Хамсин», «Фольксваген-Сирокко». Кто-то видел в движении музыку: «Хонда» моделей «Прелюд» и «Аккорд», «Остин-Аллегро», «Хенде-Соната». А «опели»? В недавнем прошлом, даже не видя самих автомобилей, несложно было представить, что «Кадет» дешевле и проще «Адмирала». Европейский «Форд» разрабатывает «испанскую» тему: «Фиеста» и «Сьерра».

В последнее время в моду вошли наименования, придуманные с помощью компьютера. Они близки к обычным «человеческим» словам, но в то же время имеют какое-то отклонение. Это трудно объяснить, но все они — «рычащие»: ФИАТы — «Крома» и «Темпра», «Опель» — «Вектра», «Воксхолл» — «Калибра», «Тойота» — «Супра», «Лянча» — «Дедра», «Хонда» — «Интегра». В этом ряду неплохо звучит «Лада-Самара» (но о ней разговор ниже).

Все эти филологические изыскания — не что иное, как охота на потребителя. А ради него, любезного, на что только не пойдет проклятый капиталист! Уж он определит и какая социальная прослойка наиболее вероятно станет покупать эту машину, и что для нее более благозвучно, и как это название можно будет обыграть в рекламной кампании.

...Я не случайно предварил статью цитатой из антиутопии «Мы» Евгения Замятина. Зарегламентированность и «правильность» буквально каждого человеческого шага действительно могли привести к миру без фантазии, где у людей нет имен — одни лишь «нумера», а «Расписание железных дорог» становится литературным шедевром. Создатели нашей автомобильной промышленности тоже не мудрствовали лукаво. После войны каждый советский автозавод получил группу цифр для определения моделей от 0 до 1000. Старейшие ГАЗ и ЗИЛ получили соответственно 0—99 и 100—199. АЗЛК (тогда МЗМА) и УАЗ довольствовались одной сотней: первый — от 400 до 449, второй — 450—499. А интервал 960—1000 вместил аж три завода — ЗАЗ, ЛуАЗ и РАФ.

И вместо имен собственных мы получили множество «...АЗов» с цифирью в конце. Чаще всего эта аббревиатура состояла из трех букв. Но иногда, когда буквы совпадали, аббревиатуры удлинялись. Так, кутаисский и камский автомобильные и курганский автобусный стали, соответственно, КАЗом, КамАЗом и КАвЗом. О благозвучии тут говорить как-то даже неловко. Но автомобиль, как ни странно, требует имени собственного — таково уж отношение к нему, сложившееся во всем мире. И вот наш «великий и могучий» обогащается такими приобретениями: «милицейский газик», «санитарный рафик».

В стремлении стандартизировать, постричь все под одну гребенку, родился и очередной шедевр нормотворчества — отраслевая нормаль ОН 025270-66, вступившая в действие с 1 августа 1966 года.

Она предписывает обозначать каждую модель четырехзначным номером. Первая цифра обозначает «класс» автомобиля. Причем для легковых автомобилей класс определяется рабочим объемом двигателя, для автобусов — габаритной длиной, а для грузовиков — полным весом. Не всякий автомобильный инженер с ходу расшифрует семизначный (с учетом модификации, комплектации, варианта исполнения) цифровой хвост. Если читатель желает постичь подробности, он может ознакомиться с ними сам («Микроанкета автомобиля», ЗР, 1974, № 11).

Приживалась нормаль с трудом. Так, например, когда она была уже в ходу, появились обозначенные по старинке УАЗ-469, ГАЗ-24, ЗАЗ-968, «Москвич-412». И сегодня встречаются рецидивы этого неприятия: «Волгу» ГАЗ-3102 называют «тридцать первой». Впрочем, если назвать ее «двойкой», что логичнее, то собеседник подумает, что речь идет об универсале ВАЗ-2102. Для человека несведущего фраза «я пять лет ездил на «тройке», а теперь вот купил «шестьдесят третью» звучит абсурдно. Конечно, есть понятие «профессиональный жаргон». Но им, по определению, пользуется узкий круг профессионалов. У нас же к нему поневоле приобщены миллионы владельцев автомобилей — будь то врачи или филологи, инженеры или военные.

Впрочем, имен собственных все же были удостоены автомобили легковые, а также мотоциклы с мопедами. Не станем искать в них стремительность ветра или музыку движения. Фантазия тех, кто нарекал, ограничивалась географией: «Запорожец» и «Москвич», «Волга» и «Жигули». Мотоциклы «Урал», «Днепр», ИЖ, «Минск», «Ковровец». Мопеды «Рига», «Верховина», «Карпаты». (Наверное, в нашей стране все именовали одни и те же люди: вспомним пишущие машинки «Москва», «Украина», «Башкирия», «Ятрань», магнитофоны «Ростов» и «Илеть», фотоаппараты «Киев», кинокамеры «Красногорск».)

Исследование на тему об узости спектра названий на одной шестой части суши в течение семидесяти лет может принести кому-нибудь ученую степень, но вряд ли потребует сложной логической схемы. В условиях дефицита потребитель возьмет любой автомобиль, даже если он будет называться ЕЖЗИ-3318. Зачем же тогда ломать голову над названием, тем более привлекать к этому делу каких-то профессионалов? Если любая кухарка должна уметь управлять страной, то уж придумать название — тем более. Есть еще проверенный способ — объявление конкурса. Им воспользовались при переименовании на русский лад ФИАТ-124. И народ сказал свое слово: «Аргамак», «Сокол», «Гвоздика», «Фиалка», «Катюша», «Руслан», «Атаман», «Искра», «Аврора», «Директивец», «Новорожец», «Мадонна», «Мемориал» и «ВИЛ-100» (первый автомобиль должен был появиться в год столетия вождя мирового пролетариата). Дух захватывает! Но уместен ли «демократический принцип» в вопросе, где требуется рука профессионала? Говорят, что определяющим в тот раз было все же слово секретаря обкома КПСС. В результате мы получили еще одно автомобильно-географическое название. Кроме того — по-русски во множественном числе трудносклоняемое, на многих иностранных языках просто непроизносимое, а порой неприличное.

ВАЗ стал первым отечественным заводом с обширной экспортной программой. Он должен был учитывать мнение потребителя. Так что за рубеж его машины шли под более приемлемым именем «Лада». То же относится и к следующему вазовскому поколению. Для внутреннего рынка оно получило так и не привившееся название «Спутник», а для внешнего — «Самара». Мы-то понимаем, что это опять из географии, а для них это имя из модного нынче компьютерного ряда.

Выдающимся достижением среди «имен на экспорт» стало «выездное» название «Москвича-2141». Пусть прочитавший его не ломает голову, что же лежит в первооснове — одноименная опера Рахманинова или «Цыганы» Пушкина. «Алеко» — это Автозавод имени Ленинского Комсомола.

Кстати, ВАЗ ... он ведь имени 50-летия СССР, если кто не знает. Как говорится, «иных уже нет, а те далече». Нет давно ленинского комсомола, да и СССР приказал долго жить. Как же теперь быть? Ведь когда-то и ГАЗ делал машины ЗиМ (Завод имени Молотова), а ЗИЛ назывался ЗиСом (имени самого Сталина). Святая святых — имя фирмы! — менялось в зависимости от политической конъюнктуры. А вот «Мерседес» оставался «Мерседесом» и при кайзере, и при фюрере, и при канцлере.

Наверняка кто-нибудь удивится: экономика разваливается, автомобили на бирже идут по миллиону, а то и по два, а они затеяли разговор о названиях. Не согласимся с этим упреком. Наши автомобильные гиганты акционируются, приватизируются — в общем, перестают быть безликой государственной собственностью. Такие понятия, как «торговая марка», «честь фирмы», обретают конкретный смысл. Равно как и погоня за покупателем. Имя собственное и для фирмы, и для каждой модели становится категорией экономической. То есть может принести и прибыль, и убыток. Конечно, влияние его не первостепенно. И тем не менее впредь стоит подходить к наречению моделей профессионально.

А. СОЛОПОВ

«АВТО» НА ТВ

После долгого — в десяток лет — перерыва наше телевидение наконец-то вновь обратило свой взор на многомиллионную аудиторию автовладельцев. Новая передача получила наименование «АВТО» и, несомненно, вызвала живой интерес у многих телезрителей. «АВТО» — это, помимо всего прочего, еще и аббревиатура — «Автомобиль. Вождение. Техника. Обслуживание». Иначе говоря, целая программа, задача которой пополнить наши знания и опыт советами, указаниями, рекомендациями.

Центральной стала тема обслуживания автомобиля. Ее взял на себя давний автор журнала «За рулем» профессор К. Вендровский. Как и положено опытному педагогу, он с самого начала обозначил методологическую основу реализации темы — такой основой стала обычная сервисная книжка, прилагаемая к каждому автомобилю. Ведь перечисленные там операции как раз и составляют тот необходимый минимум, соблюдение которого только и способно гарантировать надежное техническое состояние и долгую жизнь автомобиля. Далеко не каждый автовладелец имеет возможность обратиться за подобной услугой в автосервис, тем более сейчас, когда цены на подобные услуги неимоверно выросли.

В целом авторы передачи и ее ведущий эту программу выполняют. Что и как надо делать, показывают на телеэкране два опытных инженера И. Жмурин и А. Испольнов. Каждый сюжет с их участием оставляет ощущение уверенной и четкой работы знатоков, у которых есть чему поучиться. Мелкие накладки не в счет — телевизионное время дорого, и монтажные купюры в показе цепи операций, наверное, неизбежны. В целом же, повторимся, раздел «Обслуживание» — а он по объему самый значительный в передаче — можно считать удачей ТВ.

Гораздо менее убедительными выглядят разделы, касающиеся техники вождения и правового положения водителя. Конечно, вождение — тема, трудно поддающаяся экранному воплощению. Был, скажем, показан сюжет о действиях водителя при заносе. На телеэкране мелькнули руки, торопливо перебирающие «баранку», и все. Создать ощущение самого заноса не удалось, и телезритель вряд ли осознал и прочувствовал технику действий водителя. А о том, что руль, в принципе, надо поворачивать в сторону заноса, он наверняка знал и до передачи, а может быть, даже и до того, как получил водительские права. В общем, форму подачи такого материала еще предстоит искать, и задача эта вовсе не простая.

Иной разговор о правовом разделе передачи. Возможностей для ТВ здесь побольше, однако удачи, как нам представляется, довольно редки. Материал, интересующий многих телезрителей, зачастую подается однообразно, в форме монолога, на языке не слишком внятных должностных инструкций. Живых и острых бесед с ведущими сотрудниками Госавтоинспекции, юристами, представителями страховых компаний, самими автовладельцами очень мало. Явно не хватает оперативных новостей и свежей актуальной информации. А жаль. У автовладельцев, надо полагать, накопилось немало вопросов о законности и правомерности ряда распоряжений местных властей, тех или иных действий сотрудников ГАИ, судебных прецедентах, а также усложненных условий страхования.

Понятно, в одну 15-минутную передачу все желаемое не втиснешь. Но в одну и не надо. Телепередаче «АВТО», надеемся, суждена долгая жизнь, и мы еще успеем узнать из ее сюжетов что-то новое, интересное и полезное. Вот только бы нашлось ей постоянное место в телепрограммах, где пока она появляется лишь от случая к случаю...

Е. КЛЕНОВ



ДАВНО УШЛИ В ИСТОРИЮ времена, когда «Ниссан» делал малолитражки «Датсун» по британской лицензии.

Теперь японская фирма вкладывает 31 миллион фунтов стерлингов в свой Научно-технический центр на английской земле.

Там будет разрабатываться новая модель малогабаритного автомобиля для европейского рынка (ее выпуск начнется в этом году на заводе в Сандерленде).

Кроме того, этот центр, где работают 350 специалистов и есть свой испытательный полигон, займется доводкой применительно к европейским требованиям модели «Ниссан-примера» и проектированием внедорожного полноприводного легкового автомобиля.

Производство последнего развернет испанский филиал «Ниссана».

Примерка модели «Примера» к требованиям европейского рынка — одна из задач Научно-технического центра «Ниссан» в Англии.

Фото «Ниссан»

Выпуск первых в мире легковых автомобилей с двигателями, имеющими по два распределительных вала в головках, начала 70 лет назад в 1922 году французская фирма "Сальмсон".

●

На территории бывшего Советского Союза в настоящее время эксплуатируется 4 тысячи легковых и 2,5 тысячи грузовых автомобилей "Мерседес-Бенц"

●

"Ниссан мотор компани" закрыла свой филиал под Мельбурном, который выпускал 53 тысячи легковых машин в год. Это результат мер австралийского правительства по защите своего рынка и национальной промышленности от засилья иностранных монополий.

●

На территории выставочного центра в Таллинне 5–8 марта прошла первая в Эстонии выставка гоночной автомототехники и специального оборудования для нее.

●

На Читинском автомеханическом заводе, входящем в "А. О. КамАЗ", началось производство автокранов. Шасси – отечественного производства КамАЗ-5320-53213, крановые же установки поступают с Харбинского машиностроительного завода в Китае. Их грузоподъемность – 16 тонн, а длина стрелы – 31,5 метра.

●

Производственным объединением "Харьков-тракторозапчасть" созданы трибохимический восстановитель масел, позволяющий увеличивать в процессе эксплуатации срок службы моторного масла в автотракторных двигателях внутреннего сгорания в 1,5–2 раза, и композитный поршень на основе литья алюминиевого сплава с теплоизоляционной керамической арматурой.

НАРУЖНОЕ ЗЕРКАЛО ЗАДНЕГО ВИДА оригинального типа создано для нового поколения немецких автобусов «Сетра-С300». В едином корпусе смонтированы два сферических зеркала — одно вертикально, другое — под углом 30° к горизонту. Это позволяет водителю автобуса видеть все не только слева и справа, но также спереди перед бампером, что весьма актуально для крупного транспортного средства. Единственное, пожалуй, неудобство заключается в необходимости снимать торчащие, как усики насекомых, зеркала во время механической мойки — иначе их могут сломать вращающиеся щетки.

ПЕРВУЮ ПАРТИЮ ЩЕЛОЧНЫХ АККУМУЛЯТОРОВ для автомобилей и мотоциклов выпустил Уральский электрохимический комбинат (УЭХК). В дальнейшем их производство будет зависеть от количества заказов. Кроме того, специалисты комбината предлагают системы нейтрализации отработавших газов для автотранспорта, работающего на газе и неэтилированном бензине. Судя по представленным отчетам о проведенных испытаниях, системы снижают содержание в отработавших газах окислов азота, окиси углерода, углеводородов до уровня, разрешаемого ЕЭК ООН.

НЕ СИДЯТ СЛОЖА РУКИ ДИЗАЙНЕРЫ ВНИИТЭ — Всероссийского научно-исследовательского института технической эстетики. Они разработали различные варианты модификации уже знакомого нашим читателям трехколесного мотороллера «Тулер» (см. ЗР, 1992, № 3). Наиболее интересны полукабина, состоящая из навесных пластмассовых деталей, которые могут собираться в различной комплектации, и трехместная моторикша. Именно эти варианты привлекли наибольшее внимание специалистов Тульского машиностроительного завода (ТМЗ).

Новые «родственники» «Тулера».

Фото Г. Михалева





ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩАЯ ВЫСТАВКА приборов для дорожно-патрульной службы открылась в павильоне «Юный натуралист» Всероссийского выставочного центра (бывшая ВДНХ). Здесь представлены лазерные измерители скорости и расстояния, приборы круглосуточного контроля за скоростью, а также за экологическими параметрами двигателя, комплексы, ускоряющие сдачу экзаменов.

Учредители выставки — ГАИ России, Москвы и Московской области, научно-промышленные объединения оборонной промышленности, электронной и радиотехнических отраслей. Весомую финансовую помощь выставке оказала фирма «Социнновация», которая занимается проведением экспертиз различных социальных инициатив, а также организацией и внедрением социально значимых разработок. Безопасность движения на дорогах, безусловно, из их числа.

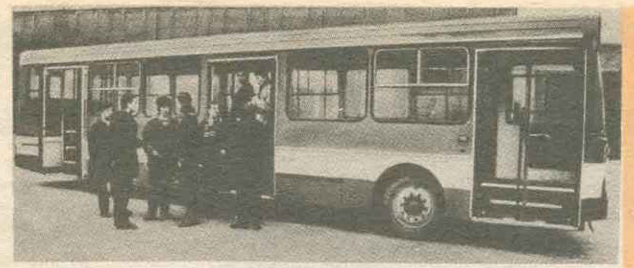
НОВЫЕ ТРОЛЛЕЙБУСЫ «КИЕВ» прошли испытания на Украине. Их изготовил Киевский завод электротранспорта, у которого более чем тридцатилетний опыт выпуска троллейбусов. Сочлененный троллейбус «Киев-11» (их уже сделано более десятка) оснащен двумя электродвигателями и пригоден для работы в городах со сложным рельефом. Возможности завода, однако, невелики: в год он может выпускать по сотне машин «Киев-11» и его укороченной (несочлененной) модификации «Киев-11У». Поэтому сейчас рассматривается вопрос об изготовлении подобных по конструкции троллейбусов на «Южмашзаводе». Две новые машины этого предприятия уже работают в Днепропетровске.



Сочлененный «Киев-11» на испытаниях.

Фото А. Шитова

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ГОРОДСКОГО АВТОБУСА ЛИАЗ-5256 прошла в Санкт-Петербурге. Ее организовал Тосненский авторемонтный завод, который в начале нынешнего года собрал первую партию машин этой марки. Комплектующие детали и агрегаты поступают в Тосно непосредственно из подмосковного Ликино-Дулева. В перспективе авторемонтники предполагают изготавливать до двух тысяч автобусов в год. Такого количества ЛиАЗов, идущих на смену «икарусам», составляющим на сегодняшний день основу парка объединения «Ленпассажиравтотранс», окажется достаточно для удовлетворения городских нужд.



Первый тосненский автобус ЛиАЗ-5256

Фото И. Куртова

В Англии возрождена фирма "Аллард", в прошлом выпускавшая спортивные машины. Сегодня в ее производственной программе спортивный автомобиль "Аллард-Джей-2-Икс".

●

Автомобильный завод объединения "Ижмаш" планирует в нынешнем году изготовить 5 тысяч машин модели ИЖ-2126.

●

Курганский машиностроительный завод, сократив производство военной техники в пять раз, планирует развернуть выпуск мини-тракторов, одноосных прицепов к легковым автомобилям и дизелей для "москвичей".

●

Четырнадцатимиллионный автомобиль (им стал ГАЗ-3307) был собран в Нижнем Новгороде на ГАЗе в канун 1992 года.

●

На ВАЗе по данным за первый квартал трудилось 99 753 рабочих. Годовая выработка на одного человека составляет около семи автомобилей. Ежегодно завод принимает на работу 14,5 тысячи человек, а увольняются в это же время около 7 тысяч.

«ЛОГОВАЗ» ОТКРЫЛ ВТОРОЙ ЦЕНТР по ремонту, техническому обслуживанию и продаже легковых автомобилей и микроавтобусов «Мерседес-Бенц» в Москве. Они созданы при тесном сотрудничестве с немецкой стороной. Однако если для первого были приспособлены уже существующие помещения, то ныне все построено «с нуля». Основными акционерами «ЛогоВАЗа» являются ПО «АвтоВАЗ», АО «АвтоВАЗтехобслуживание», институт проблем управления Российской Академии наук и фирма «Анрос» — дочерняя компания крупнейшего торгового дома Швейцарии «Андрэ».

Новый центр, по мнению специалистов, выдерживает сравнение с ведущими сервисными станциями «Мерседес-Бенц» в Германии. На производственных площадях, составляющих 2600 м^2, 70 специалистов могут ежедневно обслужить 30—40 автомобилей с полным соблюдением фирменной технологии. Имеется консигнационный склад. В скором времени центр присоединится к интегрированной системе дилеров и импортеров (ИДИС), которая значительно упростит облуживание клиентов не только в Москве, но и в других регионах России. Создатели центра предусмотрели меры по охране окружающей среды. Для реализации этой важной задачи были привлечены и наши специалисты. Так полный цикл очистки сточных вод обеспечивает отечественная система «Кристалл».

Универсальный стенд в одном из залов нового центра «ЛогоВАЗ».

Фото В. Сафронова



ПЕРЕЧНИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ России утверждены правительством страны. Транспортные артерии теперь получили собственные названия. Вот главные из них: «Беларусь» (М-1) — от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест); «Россия» (М-10) — от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга; «Украина» (М-3) — от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев); «Балтия» (М-9) — от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу); «Крым» (М-2) — от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь); «Дон» (М-4) — от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска; «Каспий» (М-6) — из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани; «Холмогоры» (М-8) — от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска; «Волга» (М-7) — от Москвы через Владимир, Нижний Новгород до Уфы; «Урал» (М-5) — от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска.

Старая нумерация дорог сохранится лишь до 1993 года, а затем надо будет привыкать к новой. Протяженность магистралей, выходящих из Москвы, как и раньше будет исчисляться от Красной площади.

ВЫХОД В СВЕТ НОВОЙ «ВОЛГИ» состоялся в Брюсселе. Там на международном автомобильном салоне дебютировала модель ГАЗ-3105, экспериментальная «Волга», сроки начала выпуска которой пока не конкретизированы. Английский журнал «Отокар энд Мотор», сообщив об этом событии, отметил: «Русские утверждают, что опытный образец «Волги-3105» с V-образным восьмицилиндровым двигателем, постоянным приводом на все колеса, антиблокирующим устройством в приводе тормозов, кондиционером полностью спроектирован их инженерами. Сотрудничество же с Западом,— продолжает журнал,— проявилось в дверях, которые невероятно похожи на те, что у «Форда-скорпио», фордовских переключателях и кондиционере, «позаимствованном от «Лянча-тема«.

Перспективная «Волга» на снежно-белом подиуме вызвала у посетителей выставки определенный интерес. Она выглядела современной моделью среди современных автомобилей. Жаль, однако, что она пока не выпускается серийно.



ЗАВОДЫ ПО ПЕРЕРАБОТКЕ деталей отслуживших свое автомобилей строят крупные автомобильные концерны, такие, как «Фольксваген-Ауди АГ». Среди годных к переработке деталей, например, показанные на снимке панели передка из технического термопласта «новодур», выпускаемого химическим концерном «Байер». Снятые при разборке автомобилей, размельченные и очищенные от грязи, они превращаются в рециклат — так называется полученное сырье. Новодуррециклат пригоден для изготовления таких же панелей для новых «фольксвагенов» и «ауди». Так замыкается технологический цикл, а природа не загрязняется.

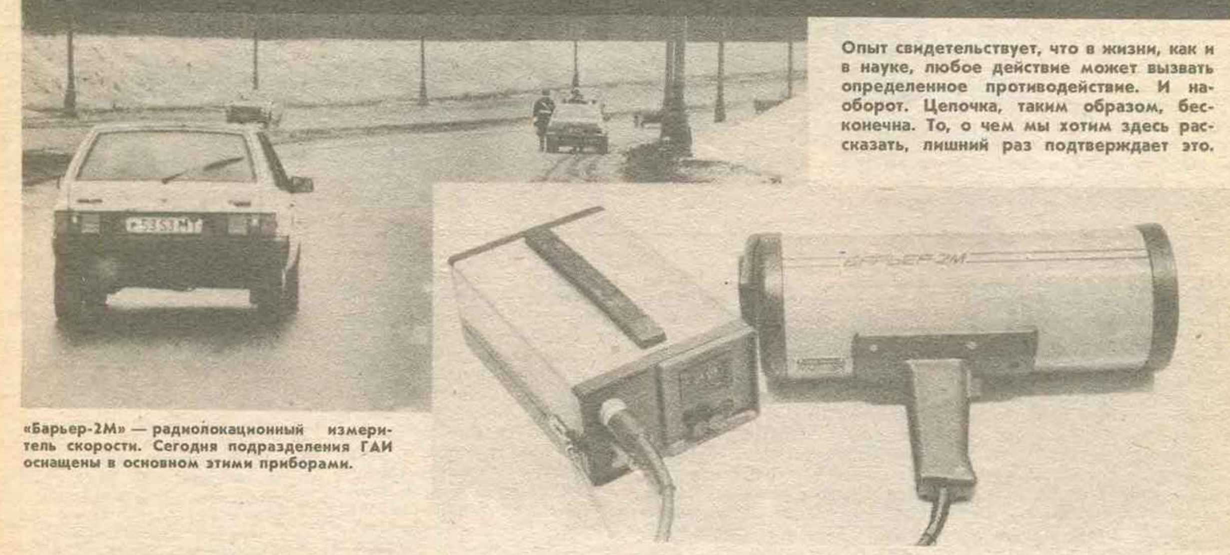


Фото «Байер АГ»

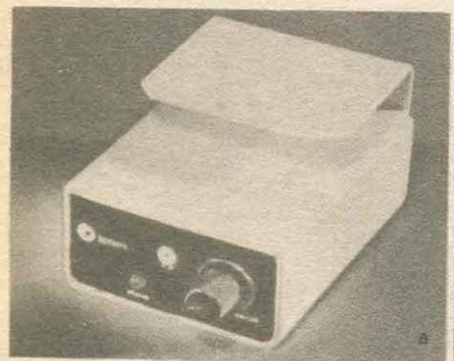


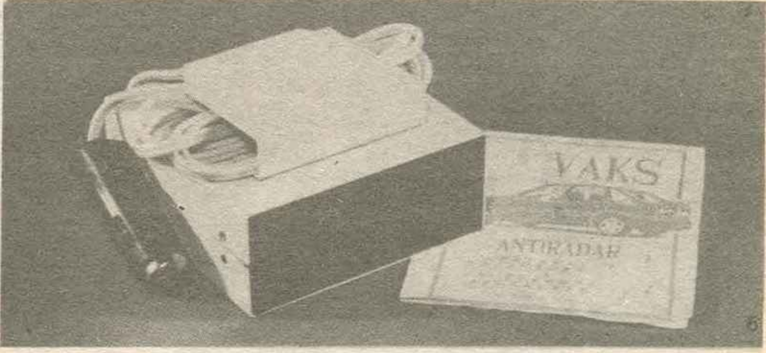
НА ХИТРЫЙ РАДАР...

Опыт свидетельствует, что в жизни, как и в науке, любое действие может вызвать определенное противодействие. И наоборот. Цепочка, таким образом, бесконечна. То, о чем мы хотим здесь рассказать, лишний раз подтверждает это.



«Барьер-2М» — радиолокационный измеритель скорости. Сегодня подразделения ГАИ оснащены в основном этими приборами.





Испытуемые радар-детекторы: а — с меньшим волноводом, б — с большим волноводом.

Проблема безопасной езды существует так же давно, как и сам автомобиль. Один из ее ключевых вопросов — контроль за скоростным режимом. Задача далеко не простая.

Когда-то скорость движущегося автомобиля оценивали просто «на глазок», при этом, естественно, инспектор был всегда прав. Шагом вперед можно считать использование секундомера, которым засекали время перемещения машины от одной метки на дороге до другой.

Действительно же революционным событием стало появление специальных измерителей скорости — радаров, действие которых основано на так называемом эффекте Допплера. Прибор излучает высокочастотные радиоволны длиной около трех сантиметров и ловит их отражение от проверяемого автомобиля. Отраженные волны имеют уже несколько иную длину; это изменение пропорционально скорости движения машины. Если радар направлен на приближающийся объект, отраженные волны станут короче, на удаляющийся — длиннее. Для примера вспомним, что жужжание мотоцикла, когда он проезжает мимо вас, сразу становится ниже, басовитее. Это тоже проявление эффекта Допплера, только в звуковых волнах.

Обзаведясь радарами, объективность которых не подлежала сомнению, а точность укладывалась в пределы ±1 км/ч, сотрудники ГАИ полностью овладели ситуацией. Спорить с ними стало бесполезно. Среди автомобилистов даже появился анекдот на эту тему. На заявлении автоинспектора, попросившего материальную помощь, его начальник пишет резолюцию: «Выдать сержанту радар и поставить возле знака «40».

Впрочем, ехидство — защита слабая. Те, кто похитрее, стали размышлять о технических контрмерах, и со временем такие решения появились. Изобретатели действовали по двум направлениям.

Первое привело к разработке прибора, который можно назвать «антирадар». Это радиопередатчик, работающий на частоте радара. Он либо просто «забивает» излучение контрольного прибора, либо вносит в него искажения, резко уменьшающие результаты оценки скорости. Скажем, нарушитель несется со скоростью 120 км/ч, а на экране радара высвечивается «60».

Итогом другого направления стали своего рода радиоприемники, получившие название «радар-детектор». Такой прибор сигнализирует водителю, что тот въехал в зону действия радара и должен срочно взглянуть на свой спидометр.

Во всех цивилизованных странах антирадары законодательно запрещены, и это понятно: вмешательство в работу правоохранительных органов, воздействие на их контрольную аппаратуру совершенно недопустимо. Что касается радар-детекторов, то единого мнения тут нет: скажем, в такой автомобильной державе, как США, они допускаются к использованию, а в некоторых европейских странах запрещены. У нас пока нет вообще никаких юридических актов на этот счет, есть лишь определенное проявление здравого смысла: антирадары никто не производит и не продает, а вот радар-детекторы делают и торгуют ими. Именно о них в дальнейшем и пойдет у нас речь.

Но вернемся к радарам. Первенцем, появившимся на свет в 1967 году, был памятный многим автомобилистам прибор под названием «Фара» (впоследствии «Фара-М»). Он был довольно громозд-

ким, неудобным, весил около 10 кг, но главное — измерял скорость практически лишь у одиночного автомобиля. Выделить какой-то объект в группе «Фара» не могла. Следующим этапом была закупка за рубежом в 1980 году (по случаю Олимпиады) крупной партии «Спидганов». Это портативный радиолокационный измеритель скорости, выполненный в виде пистолета с мушкой для наводки луча на определенное транспортное средство, которое хоть и с трудом, но можно выделить из двух-трех, идущих близко одно от другого. На основе «Спидгана» в дальнейшем была разработана серия отечественных радаров с общим названием «Барьер». Последний из них, «Барьер-2М», сегодня служит основным и практически единственным измерительным устройством, используемым ГАИ. Главное его достоинство — возможность выделить наиболее быструю машину в небольшой компактной группе. Правда, разница в скорости между «фаворитом» и другими машинами должна быть не менее 20 км/ч, если поток движется не быстрее 80 км/ч, и 30 км/ч, если скорость потока больше. Дальность действия всех перечисленных контрольных приборов — не менее 300 метров.

«Электроника ДИС-2» — измеритель скорости. Работает на иной частоте, чем «Барьер-2М».

Лазерный измеритель скорости и расстояний.

Закончив на этом затянувшееся предисловие, перейду к рассказу о редакционных тестах, проведенных с помощью ГАИ и научно-исследовательского центра ГАИ МВД России. Мы поставили перед собой задачу попробовать на практике, как ведут себя радар-детекторы, имеющиеся в продаже и доступные автолюбителям, каковы их возможности и как могут они повлиять на дорожную ситуацию. В нашем распоряжении были два радара — «Барьер-2» и «Барьер-2М», а также два радар-детектора. Один из них, сделанный в Литве, отличался от другого, московского большей площадью волновода, принимающего сигналы радиолокатора. Автомобилей тоже было два: ВАЗ-1111 «Ока» и ВАЗ-2108. Для работы заранее выбрали несколько типичных участков дорог: прямой и с поворотом, ровный и с подъемом на холм, свободный и с плотным транспортным потоком.

Для начала проверяем работоспособность радаров. Прямое широкое шоссе с потоком транспорта, движущимся со скоростью примерно 80 км/ч. Радары стоят посредине дороги, на разделительной полосе. Едем на «Оке» в левом ряду со скоростью 100 км/ч, обгоняя поток; локаторы нас «не берут». Пересаживаемся на ВАЗ-2108 — тот же результат. Увеличиваем скорость до 110 км/ч: маленькую «Оку» радары не замечают, а ВАЗ-2108 «ловится», причем ровно за те 300 метров, что указаны в инструкции к приборам.

Теперь проверяем, как работают радар-детекторы. Участок тот же, условия те же, только едем со скоростью потока, то есть 80 км/ч. За 520 метров до радара начинает сигналить литовский детектор, еще через 50 метров включается московский. Это вполне соответствует паспортным данным аппаратов, и мы приступаем к тестированию в усложненных условиях.

Тест № 1. Шоссе прямое, но проходит оно по холму; подъем и последующий спуск довольно крутые. Наши радары размещены на спуске, в том месте, где частенько пристраиваются автоинспекторы — это метров 250—300 за вершиной, за переломом дороги. Машины с радар-детекторами идут на подъем, патрульный автомобиль из них не виден. За каких-нибудь двадцать метров до перевала срабатывает один детектор, через десять метров другой, а еще через десять, в точке начала прямой видимости, их «засекают» радары. Иными словами, если водитель заранее напрягся, он успевает сбросить скорость резким торможением, но, во-первых, такое поведение само по себе небезопасно, а во-вторых, покупатель детектора на то и рассчитывает, что будет чувствовать себя вольно, ненапряженно.

Тест № 2. Место действия и обстановка прежние, но луч радара мы направили не параллельно дороге, как обычно делается, а со снижением, то есть почти уперев в гору. И в этом случае у радар-детекторов какое-то опережение осталось, но оно сократилось до считанных метров. Практически и детекторы, и радиолокаторы сработали одновременно.

Тест № 3. Для последнего эксперимента выбрали участок дороги с довольно крутым и закрытым (без прямой видимости) поворотом, а радары разместили в конце этого поворота. Результаты, скажу сразу, получились несколько неожиданными. При первом проезде, когда дорога была свободна и посторонних машин на ней не было, детекторы реагировали на какую-то долю секунды, но все-таки уже после того, как скорость машин была зафиксирована «Барьерами». Произошло это в тот самый момент, когда контролируемая и патрульная машины оказались в прямой видимости. Повторные проезды с разными скоростями полностью подтвердили этот итог. Иное дело, когда близко от интересующей нас точки поворота есть другой транспорт, особенно автобусы и большие грузовики. В этих условиях радар-детектор может сработать заблаговременно, отреагировав на радиоволны радара, отраженные от крупного движущегося объекта.

Теперь подведем итоги наших тестов.

Что касается технической стороны дела, тут сомнений нет: и радиолокационные измерители скорости, и радар-детекторы работают исправно, в полном соответствии с объявленными характеристиками. Однако их реальные возможности прямо зависят от дорожных условий, и тут нет нужды повторяться.

Интереснее другое: как относиться к радар-детекторам, считать ли их применение допустимым и целесообразным? Чего здесь больше — пользы или вреда? Ответы на эти вопросы далеко не однозначны.

Если спросить водителей, не склонных строго соблюдать предписанный скоростной режим (а таких абсолютное большинство, разница лишь в размерах и злонамеренности нарушений), то они, без сомнения, оценят радар-детектор положительно. Он и деньги сохраняет, и нервы. Если же спросить тех, кто не выдвигает на первый план личные мотивы, а искренно радеет за безопасность движения, то мнения разделятся. Одни стоят на ортодоксальной позиции, согласно которой внезапность и непрогнозируемость действий ГАИ производит наибольший устрашающий, а потому и дисциплинирующий

эффект (довод не бесспорный, в чем мы своими глазами убеждаемся на дорогах). Другие, напротив, полагают, что писк детектора лучше любых других средств усмиряет лихачей, нужно лишь позаботиться, чтобы во всех действительно опасных местах стоял либо радар, либо дешевенький радиомаячок, работающий на частоте радара. Разумеется, могут быть и какие-то иные подходы к вопросу.

Ну, а что думают специалисты, сотрудники ГАИ, которым, как говорится, и карты в руки? К сожалению (а может, к счастью?), здесь тоже — сколько людей, столько и мнений. Для примера приведу комментарии двух заинтересованных людей.

И. Каплин, автоинспектор, помогавший нам при проведении теста: Я не против детекторов. В определенном смысле считаю их даже полезными, оказывающими на водителей дисциплинирующее действие. Если я поставлю радар в опасном месте, то водитель, в машине которого стоит детектор, обязательно снизит скорость, а его примеру обычно следуют и другие, у которых такого прибора нет. Таким образом, будет порядок, а я, оставив радар включенным, могу уйти и заняться другим делом: разбираться с аварией, регулировать движение при отказавшем светофоре, растаскивать «пробку». Да мало ли у меня дел?

М. Афанасьев, заместитель начальника научно-исследовательского центра ГАИ МВД России: Конечно, массовое применение радар-детекторов имеет и плюсы, и минусы, но последних, я считаю, больше. По существу, детектор — это лазейка для злостного нарушителя, позволяющая ему уйти от ответственности. Там, где его прибор не мигает и не пищит, он будет превышать скорость, подвергая опасности себя, а главное — окружающих. Инспекторы ГАИ и так ставят на радарах допустимый порог скорости на 10—15 км/ч выше, чем разрешено в данном месте.

Вот такие разные мнения. В них только не нашло отражения отношение сотрудников ГАИ к так называемой «административной практике» (так культурно называют систему штрафов) и роли радаров в этом деле. Впрочем, читатели могут присоединиться к разговору и не только восполнить его пробелы, но и дать свое видение как проблемы в целом, так и частностей.

Я же хочу в заключение сообщить дополнительную информацию, имеющую отношение к тезису о действии и противодействии. Технология измерения скорости развивается, и на вооружение милиции приходят новые, более совершенные контрольные приборы, разрабатываемые НИЦ ГАИ МВД России. Прежде всего следует назвать локатор «Электроника ДИС-2», у которого частота излучения изменена по сравнению с прежними радарами. Соответственно и нынешние радар-детекторы против этого прибора бессильны. Серьезной новинкой является лазерный измеритель ЛИСД, выполненный в виде бинокля. Правда, пока он дорог, но обладает несомненными достоинствами: например, он без труда «вылавливает» любой автомобиль даже в интенсивном потоке. Понятно, что его сигналы недостижимы для детекторов. Есть и другие устройства, более сложные, предназначенные для стационарных постов ГАИ. Они включают в себя датчики, уложенные под дорожным покрытием, телевизионные камеры, фотографические системы. Словом, соперничество сторон продолжается...

В. СУББОТИН

Скоро московская ГАИ сможет патрулировать улицы города с высоты птичьего полета. Американская фирма «Белл Геликоптер Текстрон Инк» в апреле преподнесла столице необычный подарок — полицейский семиместный вертолет «Белл 206 L-3» для опытно-демонстрационной эксплуатации в течение одного года. А придется подарок ко двору — будет куплен через год по остаточной стоимости. Вообще же в дальнейшем фирма «Белл» готова продавать вертолеты в неограниченном количестве.

НЕБЕСНЫЙ ПАТРУЛЬ







Сначала управлять вертолетом будет американский летчик, затем машина поступит в полное распоряжение наших пилотов, прошедших вместе с техниками стажировку в США.

Одна из задач, которая будет возложена на экипаж вертолета,— наблюдение за передвижением автомобилей и их скоплениями в Москве, чтобы наземные службы смогли эффективно распределять транспортные потоки. Не секрет, что Москва задыхается от транспорта.

Поможет небесный патруль и в борьбе с организованной преступностью. При погонях и задержаниях вертолет, бесспорно, самый эффективный способ наблюдения и наведения. Например, поиск угнанных автомобилей в городах Америки занимает менее десятой части рабочего времени вертолета, однако цена найденных транспортных средств многократно превышает его стоимость и затраты на эксплуатацию.

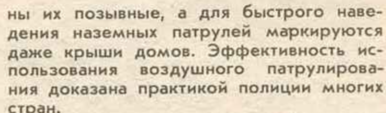
Экипирована винтокрылая машина всем необходимым — полицейская аппаратура «тянет» на половину более чем миллионной общей стоимости вертолета. Скажем, в лучах его фары-искателя ночью с высоты 150—200 метров можно отчетливо разглядеть не только автомобиль, но и человека. На особый случай предусмотрен прибор ночного видения с экранами перед пилотом и членами экипажа. Естественно, есть громкоговорящая установка и радиосвязь. К слову, в Америке на крышах полицейских автомобилей, работающих вместе с вертолетом, нанесены их позывные, а для быстрого наведения наземных патрулей маркируются даже крыши домов. Эффективность использования воздушного патрулирования доказана практикой полиции многих стран.

Полицейский вертолет «Белл» в городском небе. В передней части вертолета вверху и внизу хорошо видны наклонные ножи, предназначенные для разрезания проводов высоковольтных линий в случае столкновения с ними во время полета. Ножи изолированы — поражения током при контакте с проводами не произойдет.

Специальное оборудование в нижней части вертолета: на переднем плане фара и громкоговоритель.

Панель приборов с экраном прибора ночного видения.

Фото «Белл Геликоптер Текстрон Инк»



— Мы давно ждем подобную технику, но есть одно «но»,— считает первый заместитель УГАИ Москвы полковник милиции Юрий Ильин.— До сих пор нет разрешения на свободные полеты над Москвой... Перед своим визитом в США в начале года мы достигли лишь предварительной договоренности о том, что на время испытаний нам будут указаны определенные коридоры для полетов. Между тем в США полеты любых вертолетов — частных, полицейских, военных — на высоте до 300 метров осуществляются свободно, безо всяких разрешений и за всю историю их использования в полиции (и в США, и в других странах) не было ни одного случая падения на город.

Надеемся, что со временем и в московском небе не будет препон для вертолета с надписью «ГАИ».

Н. ЩЕРБАКОВ

Еще недавно в Москве пять угонов в день считалось невероятным ЧП. Милицейское начальство созывало срочные оперативки, принимало экстренные меры по пресечению. Но чем хуже становилось экономическое положение в стране, тем больше росло количество угонов. И вот новый «рекорд» — 40 в день! Если полгода назад среди видов преступлений преобладали квартирные кражи, грабежи, разбои, то сегодня вперед вырвались именно угоны.

Не просто нынче и отыскать похищенное в море машин. Автомобилисты это чувствуют, изобретают свои способы защиты: от различных антиугонных систем до намеренного «состаривания» своего автомобиля. До какого же унизительного состояния мы доведены, что, купив новенькие «Жигули», приглашаем кооператора-гримера. Да-да, есть такие умельцы, что за час «состарят» ваше транспортное средство лет на десять. Даже прохожим на него будет больно смотреть. Наложат особые наклейки на лобовое стекло, которые сделают его похожим на разбитое. А то и взаправду разобьют, но так ловко, что паутина трещин не будет мешать обзору.

В ГУВД г. Москвы (в народе больше известном под именем МУР или Петровка, 38) есть отдел по борьбе с кражами автотранспорта и мошенничеством, который возглавляет майор милиции Валерий Стрелецкий. В задачу его отдела входят координация действий московских розыскников в отделениях милиции, РУВД, раскрытие наиболее сложных дел — безнадежных «висяков», анализ криминальных тенденций и выработка новой тактики и стратегии в борьбе с ними.

— Валерий Андреевич, почему преступный мир, судя по статистике, направляет свои усилия сегодня именно на возделывание автомобильной «делянки»!

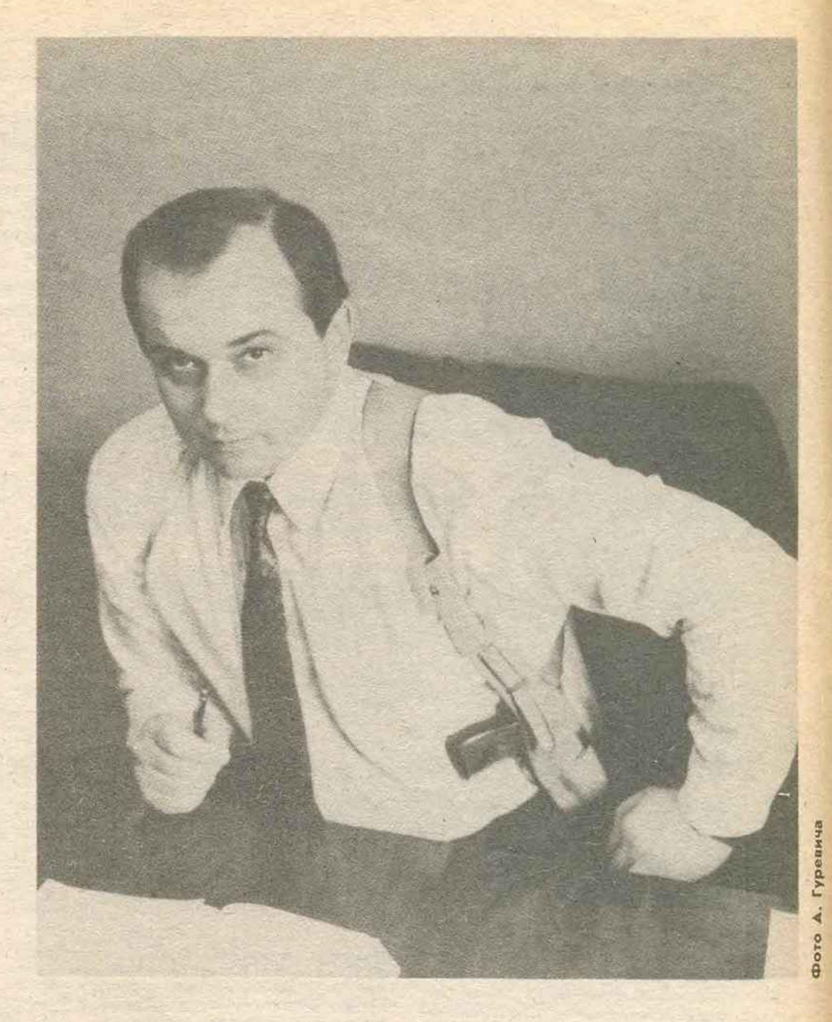


Фото А. Гуревича

ЛЕГКО НЫНЧЕ КРАСТЬ АВТОМОБИЛИ

— Выгодно, безопасно, доступно, легко нынче красть машины. Попробуйте встать на место квартирного вора. Сколько максимально можно «взять» на ограблении квартиры? Ну, сотню тысяч. А хлопот сколько, с хозяевами можно неожиданно встретиться. Взламывая дверь, вор зачастую не знает, что в квартире. Может и унести нечего, а автомобиль весь на виду. Пожалуйста, выбирай цвет, марку, старый или новый. И цены на рынке под миллион.

— Почему же безопасно!

— Загляните в Уголовный кодекс РСФСР. Статья 144 — кража или тайное похищение личного имущества граждан. За нее наказание серьезное. Но есть статья 212: угон машины без цели хищения для продажи. Вор всегда может ею прикрыться.

— Сказать, что угнал или, еще безобиднее, воспользовался чужим автомобилем, потому что на вокзал спешил, в кино опаздывал или просто покататься захотел. Так!

— И за эту «шалость» ему ничего не будет. В худшем случае год условно дадут или штраф в 100 рублей, а то и просто пожурят и отпустят. Недавно в Воронеже в кузове одного из фургонов обнаружили «Волгу», угнанную из Дзержинского района столицы. «Откуда, спрашиваем, дровишки?» Водитель отвечает: «Гиви дал документы, просил довезти». Проверили, но, разумеется, никакого Гиви никто не знает, а перегонщика, освободив от груза, отпустили.

— Согласитесь, при такой мягкости наказания за угон, можно быстро натренироваться, пока не овладеешь всеми секретами «мастерства»...

— Это с одной стороны, а с другой — трудно получить доказательства при автокражах. Иной раз мы вынуждены держать людей в засаде по месяцу и больше. Знаем, кто украл, для кого — есть такая форма заказных краж, но этого следствию мало. Надо, чтобы вор перегнал машину в отстойник, и дождаться момента, когда начнется переоборудование автомобиля.

— А что это за заказная кража!

— Есть старая машина. Купить новую крайне затруднительно. Тогда вор и предлагает желающему угнать под документы, условно говоря, точно такую же марку

и такого же цвета. Старый автомобиль идет на запчасти.

— Есть ли защита от такого рода преступлений?

— Именно на этот случай наиболее эффективна маркировка не только двигателя и кузова, но и других деталей автомобиля: лобовых стекол, шин, дверей, крыльев... За рубежом некоторые автомобильные компании маркируют автомобиль в сорока различных местах. А владельцы ухитряются выбивать еще и номера телефонов и адреса полицейских агентств, которые специализируются на автокражах. Ничего не стоит потенциальному покупателю, почувствовав неладное, позвонить в полицию и справиться о покупке. Куда угонщику тогда деваться?

— А что, у нас маркировка не прижилась?

— Угрозыск и ГАИ неоднократно обращались с просьбой ставить идентификационные номера при сборке автомобилей не только на двигателе и шасси, но для нашей автомобильной промышленности эти простейшие операции оказались не под силу. В архивах МВД есть целый том переписки. Одна надежда на предпринимателей новой формации.

— Валерий Андреевич, во многих странах в поиске похищенных автомобилей помогает современная электронная техника...

— У нас пока она, увы, не получила широкого распространения. На Западе компьютеризация экономически выгодна хотя бы потому, что зарплата одного полицейского за год равна стоимости семи персональных ЭВМ, используемых в полиции. У нас же персональный компьютер стоит столько, сколько постовой милиционер зарабатывает за десять лет службы.

И все-таки электронные машины уже помогают нам. В Москве и некоторых других регионах СНГ действует первая очередь автоматизированной информационно-поисковой системы учета автотранспортных средств. С ее помощью мы обнаруживаем, например, что машины, похищенные в Москве или Петербурге, ставят на учет, скажем, в одном из городов Средней Азии. Но компьютер помогает не только в этом. Вот смотрите,— говорит Стрелецкий, выкладывая из сейфа на стол три гранаты, электрошоковую дубинку, газовый пистолет, номерные знаки,— все с украденных автомашин.

— Тоже ЭВМ помогла?

— Да, вышли на целую преступную группу. На квартирах они ничего не хранили, зато на одной хитрой даче, которую бандиты арендовали, нашли бокс 5×20 метров. А в нем уйма разрезанных машин, поддельных документов, чехлов. Три дня шел обыск. О том, что «бригада» была серьезная, говорит и найденная милицейская форма с лычками сержанта и форма капитана первого ранга. Откуда они оказались у арестованных, еще предстоит выяснить. Всего, по предположению оперативников, действовало человек двадцать. Наиболее активное «творческое» ядро от дел отстранено: трое арестованы, один находится в бегах. Отыскать его — вопрос времени. Пока мы изъяли ценностей на пятьсот тысяч рублей (в ценах 1991 года), но это очень небольшая часть от наворованного.

— Как часто возвращают угнанные автомобили владельцам?

— В Москве примерно треть. Любопытно, что люди по-разному реагируют на это. Одни радуются — наконец-то вернули, другие грустят — как автомобиль беспощадно эксплуатировали, третьи — все равно недовольны, потому что считают, что мы могли найти и пораньше. А быстрее не выходит. Угон, плавно переходящий в кражу, преступление особое. Допустим, совершено убийство. Начинается расследование: осмотр места происшествия, опрос свидетелей, сбор улик... В нашем случае этот традиционный подход не работает. Мы приходим на место, а там голый асфальт. Пустота.

— А свидетели?

— Да спали все, если ночью дело было, или внимания не обращали. Хотя люберецкая группировка, например, и средь бела дня воровала, даже выбирала машины, стоящие на улице перед предприятиями или учреждениями.

— А если владелец обнаружил угон через десять минут после того, как припарковался?

— Вот по горячим следам преследование бывает успешным, но здесь все зависит от оперативности ГАИ. Число угонов можно сократить наполовину в Москве и по всей России только за счет оперативных и слаженных действий информационных милицейских служб, патрульно-постовых, активности участковых и, конечно, ГАИ.

— Готовясь к беседе с вами, Валерий Андреевич, мы просматривали почту журнала. Вот характерный пример из письма отца и сына Чуросовых: «Выйдя из проходной после работы, мы с отцом свою «восьмерку» на месте не нашли. После первого шока рванулись к автомату. Набираем 02. Оказывается, звоним не туда! А куда же надо звонить? Не звонить, а ехать в 35-е отделение милиции Москвы для составления заявления!» О какой же оперативности можно говорить?

— Присылайте это письмо. Мы проведем служебное расследование и свои меры примем. Ускорить ответную реакцию на преступление — наша задача. А с фактами, подобными тому, что изложены в письме, мы сами боремся.

— Каким образом?

— Звоним по 02, сообщаем номера и приметы якобы угнанной машины, садимся в нее и едем по Москве, хронометрируя все основные моменты перехвата. Это помогает держать наши службы в хорошей оперативной форме.

— Валерий Андреевич, вернемся к особенностям борьбы с кражами: какие же методы сегодня наиболее эффективны?

— Мы меняем тактику. Традиционные методы расследования не помогают. Стремимся опираться на агентурные сведения. Кстати, в прессе порой публикуют обличительные статьи против аморальных методов получения секретной информации. Преступник готовится идти на дело тайно и незаметно, а мы должны позвонить ему по телефону, что ли? Дескать, начали вас «разрабатывать» или едем арестовывать, встречайте? Ни одна полиция мира не отказалась еще от услуг секретных сотрудников, а мы, видите ли, должны заклеймить их, как осведомителей, доносчиков и стукачей. Повторяю, рабочее место нашего расследования — голый асфальт, на котором стояло когда-то автотранспортное средство. Не за что зацепиться, но если знать точки сбыта, кто этим промышляет, где, по каким дням, в какой манере... Автомобиль — штука достаточно громоздкая и свои следы оставляет.

— Что вы могли бы посоветовать автолюбителям сегодня?

— Больше всего угоняют с проезжей части улицы или дороги, несколько меньше из дворов, от подъезда дома. Поэтому советую не лениться, а ставить различные блокирующие устройства на рули, педали, рычаг переключения передач. Один вор три часа пилил ножовкой блокирующее устройство на педалях управления. Представляете, как он намучился, как испереживался. Да еще улик после себя оставил множество. Прохожие его видели красного, сопящего, вспотевшего. Взять злоумышленника было пара пустяков. Одним словом, надо создать этим «друзьям» максимально неблагоприятные условия. Чаще бывает наоборот — бросят авто, даже на ключ не закроют. Второе обстоятельство хочу отметить. Меньше всего угонов, по нашим данным, с платных стоянок. Там сторож есть, который видит, кто выезжает, когда. Профессиональные воры очень не любят показывать свои физиономии. А этот сторож-свидетель им поперек горла стоит. Да и у нас будет крепкий фундамент для версий.

— Валерий Андреевич, а у вас где машина стоит?

— Под окнами. Старенький ВАЗ-21011. Купил лет десять назад. Надеялся, что не позарятся.

— И что, даже у начальника отдела по борьбе с автокражами угоняли?

— Дважды пытались. На всякий случай оборудовал сигнализацией. Вдруг однажды под утро «заорала». По голосу я ее сразу узнал. Кстати, самое «угонное» время — с девяти вечера до семи утра. Вскочил, быстро выбежал на улицу. Никого, успели удрать. Осмотрел я свою «старушку»: боковое стекло выдавлено, дверь открыта. Из салона ничего не взяли, не успели. Второй раз пытались влезть со стороны багажника. Тоже сирена оповестила. Судя по почерку, меня «пощекотали» любители, я не обольщаюсь — профессионала остановить трудно. И все же, кроме «кричащей» противоугонной системы, хорошо бы оснастить машину радиосигнализацией. Первая отпугнет начинающих, а вторая запеленгует «мастеров».

— Валерий Андреевич, вам 37 лет, из них 17 в милиции. Работа ваша — не сахар. Не жалеете, что выбрали эту профессию?

— Нет. Постоянно стремился работать там, где можно ум и силу приложить. А потом я упрям и к тому же оптимист по натуре. Трудно бывает, но чувства безысходности нет.

— Удачи вам и везения.

Беседу вел Б. ПРИМОЧКИН

КОЛЕСО



«Волга» ГАЗ-31029.
Фото Н. Мошкова (ТАСС)

ТРУДНЫЕ ВРЕМЕНА НАСТАЛИ ДЛЯ ГАЗа, одного из старейших наших поставщиков автомобилей. Разрушились многие связи со старыми партнерами, конвейеры простаивают из-за нехватки комплектующих деталей, машины стали обходиться дороже, выросла их цена. И вот уже ГАЗ-3307, переходная модель, на которую возлагали столько надежд, стал пользоваться меньшим спросом. Поэтому продолжается производство ГАЗ-53 и даже ГАЗ-52.

Из-за дефицита стартеров и аккумуляторов в первом квартале приходилось снимать их с только что покинувших конвейер грузовиков и вновь направлять эти узлы на сборку. Но, несмотря на все трудности, производственное объединение «ГАЗ» в первые два месяца этого года справилось с заданием по общему выпуску грузовиков, легковых машин, запчастей.

Что касается новой легковой модели, то первую партию из сотни ГАЗ-31029 завод собрал в канун нового года. В апреле новая «Волга» вытеснила с конвейера свою предшественницу, ГАЗ-24-10.

«Волга» ГАЗ-31029 пока получает новые внешний вид и интерьер. В дальнейшем планируется поэтапно внедрить пятиступенчатую коробку передач, разрезную балку заднего моста и новый, более экономичный двигатель мощностью 150 л. с.

Харьковский завод имени Малышева приступил к выпуску газобаллонной аппаратуры для легковых автомобилей "Жигули" и "Москвич".

●

Английский коллекционер Б. Коне из графства Чешир приобрел на аукционе три автомобиля, обслуживавших Эриха Хоннекера: "Чайку" ГАЗ-13, длиннобазный "Волво-264" с кузовом "кабриолет" и джип АРО. Теперь он хотел бы приобрести черные лимузины из кремлевского гаража.

●

Египетская государственная компания "Эльтранко" договорилась с Ирбитским мотоциклетным заводом о сборке на ее заводе в Каире советских мотоциклов "Урал".

●

Коллективным договором между трудовым коллективом ВАЗа и его администрацией предусмотрен в 1992 году выпуск 719,5 тысячи легковых автомобилей (I квартал – 179,4 тысячи штук; II квартал – 175,4; III квартал – 183,35; IV квартал – 181,35).

●

Кустанайский дизельный завод, который должен выпускать дизели воздушного охлаждения по лицензии фирмы "Клекнер-Хумбольд-Дойц" (ФРГ), в 1991 году не выполнил план по введению в монтаж оборудования и выпуску 15 тысяч двигателей.

●

ЗИЛ по договору с Прилукским заводом пожарных автомобилей разрабатывает на базе своей дизельной модели специальное шасси с 4-местной кабиной для новой пожарной машины.

РАЗБОРНЫЕ ОДНООСНЫЕ ПРИЦЕПЫ начала выпускать Целиноградская производственно-коммерческая фирма «Импульс» совместно с канадской компанией «Дон мар меньюфекчуринг». Изделие полезно, пользуется спросом, но неужели для выпуска тележки с рессорной подвеской и простейшим кузовом, панели которого можно формовать на гибочных машинах, нужны заокеанские «ноу-хау»? Кстати, у нас в стране уже добрый десяток фирм выпускает одноосные прицепы, и, неровен час, они удовлетворят спрос. Во всяком случае как хотелось бы, чтобы капля «Импульса» переполнила «чашу».



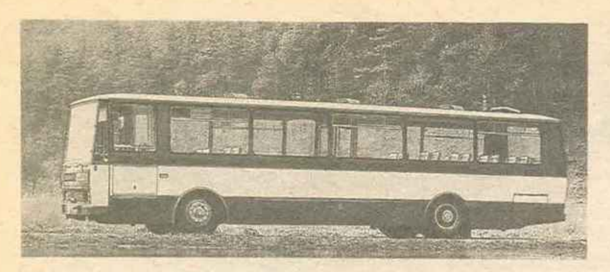
Еще один грузовой прицеп родился от сотрудничества казахстанского и канадского предприятий.

Фото В. Корчина (ТАСС)

СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР «ФОРД-ЕВРОПА» открылся в Санкт-Петербурге. Официальным дилером по продаже и обслуживанию автомобилей и микроавтобусов этой фирмы на северо-западе Российской Федерации и в странах Балтики выступает совместное российско-бельгийское предприятие «ТВД-авто». Покупателям предлагаются модели «Фиеста», «Эскорт», «Орион», «Сьерра», «Скорпио» и «Транзит». Все автомобили изготовлены с учетом специфики эксплуатации в местных условиях, в так называемом «петербургском исполнении». В их конструкции предусмотрены усиленные подвески колес, двигатели, рассчитанные на отечественные сорта топлива, эффективная антикоррозионная защита. Генеральный директор СП «ТВД-авто» Олег Шумский уверен в коммерческом успехе. Уже в первые дни работы центра оформлялось до сорока заказов. Это немало, если учесть, что продажа осуществляется только за конвертируемую валюту.



«Фордовский» овал появился в Санкт-Петербурге.
Фото М. Блохина



«Кароса-Ц734».

ПЕРВАЯ ПАРТИЯ АВТОБУСОВ «КАРОСА» (30 городских машин модели «М732» и 19 пригородных «Ц734») поступила в Ташкент. Чехословацкие машины по своим параметрам довольно близко стоят к известным у нас «икарусам». Если сравнить их пригородные модели «Ц734» и «250», то увидим, что при одинаковом количестве мест для сидения (45) и длине (11 м) чехословацкая машина на полтонны легче, имеет двигатель почти такой же мощности, как и венгерская. Поставки автобусов на бартерной основе продолжаются.

КОМПЬЮТЕРНАЯ МУЛЬТИПЛИКАЦИЯ пришла на помощь изучающим Правила дорожного движения. Рижскими специалистами Л. Мисуловиным и Ю. Радзинским разработана специальная обучающая программа. На цветном дисплее имитируются реальные дорожные ситуации, причем «живую» картинку можно озвучить характерными для дорожного движения шумами.

Конкретные ситуации, а всего их заложено в программе около сотни, поясняются выдержками из Правил дорожного движения на любом языке. Пока разработаны английская и немецкая версии. Все это делает процесс обучения эффективным и интересным в отличие от нудного зазубривания «гаишных» билетов.

Турецкая фирма "Тофас" выпускает легковые автомобили по лицензии ФИАТа. Как и наш ВАЗ, она начинала с модели ФИАТ-124. В прошлом году с конвейера "Тофаса" сошли 100 тысяч машин.

●

Испанская фирма СЕАТ установила в минувшем году рекорд – изготовила более полумиллиона (552 тысячи) легковых машин, из которых 47% удалось экспортировать.

●

Три польские автомобильные фирмы нашли зарубежных партнеров с современными "ноу-хау": ФСМ заключила соглашение с фирмой ФИАТ, "Польмо – с "Фольксвагеном", а ФСО – с "Дженерал моторс" (будет выпускать "опели" моделей "Астра" и "Вектра").

●

Парижский автомобильный салон, который в этом году состоится 8–18 октября, будет особенно представительным. Он займет площадь в 25 га и пройдет под девизом "Автомобили и люди".

ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ ЗАВОД «ТАТРА», известный своими тяжелыми грузовиками, и итальянская фирма «Ивеко», чьи машины получили титул «Грузовик 1992 года», решили создать совместное предприятие по выпуску грузовых автомобилей. Оно начнет со сборки моделей «Ивеко» грузоподъемностью от 3 тонн и более, которые дополнят существующее семейство большегрузных машин «Татра». В дальнейшем предусматривается использование итальянских «ноу-хау» и комплектующих изделий, развитие производства автомобилей как на территории Чехии, так и Словакии. Таким образом, чехословацкий завод значительно расширит ассортимент выпускаемых моделей, введет в строй новые производственные мощности. «Ивеко» же получит выход на рынки восточноевропейских стран.

Выпуск машин по зарубежной лицензии или их сборка давно практикуются чехословацкими заводами. ЯВА свои первые автомобили в 30-е годы делала по технической документации ДКВ, а «Вальтер» в те же годы пользовался лицензией ФИАТа. На пльзеньских заводах «Шкода» изготовляли легковые модели «Испано-Сюиза» и паровые грузовики «Сентинель». Фирма «Прага» начинала свою автомобильную деятельность с копий французской легковой модели «Шаррон», а завод «Авиа» и поныне выпускает грузовики по лицензии «Рено». И вот теперь заложены основы альянса «Татра-Ивеко».

САМЫЙ СТАРЫЙ ВОДИТЕЛЬ МИЛАНА — Джанбаттиста Гвидотти, 1901 года рождения. Права на вождение автомобиля ему были выданы миланской префектурой в 1920 году.



Миланец Д. Гвидотти, 91 год.
Фото ТАСС

Итальянский автомобильный клуб решил наградить старейшего водителя специальным призом. А у нас, сколько таких водителей и чей многолетний труд отмечен призом? Пока не знаем ответа.

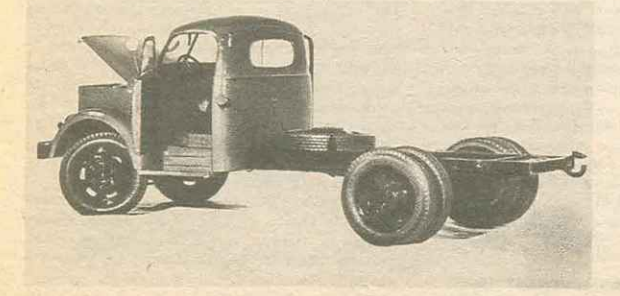
«ФАЙНЕНШНЛ ТАЙМС» ВЫСОКО ОЦЕНИВАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ венгерского автомобилестроения. Ведущая газета английских предпринимателей подчеркивает роль, которую будет в нем играть корпорация «Дженерал моторс». На новом заводе в Сентготарде, небольшом городке на границе с Австрией, намечено развернуть производство двигателей для легковых машин «Опель». В этом предприятии 67-процентная доля участия принадлежит «Дженерал моторс», а остальные 33 % — венгерскому машиностроительному заводу «Раба».

Решение американской корпорации вложить дополнительные средства в строительство предприятия в Сентготарде имеет целью поднять на нем объем производства до 400 тысяч двигателей в год. Это будет крупнейший в Европе моторостроительный завод «Дженерал моторс». Кроме того, на нем намечено развернуть выпуск легковых «опелей» по 15 тысяч в год и после ввода в эксплуатацию третьей очереди — 40 тысяч.

«Дженерал моторс» не одинока. «Сузуки» и «Форд» тоже основывают в Венгрии свои заводы по выпуску малолитражек и систем зажигания.

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ-КОПИИ «ВОЛЬД» стало изготовлять малое предприятие того же названия в Даугавпилсе, что в Латвийской республике. Группа энтузиастов изготовила первые экземпляры моделей грузовика ГАЗ-51А в масштабе 1 : 10. У них открываются капот, двери, поворачиваются передние колеса. В моторном отсеке — макет двигателя со всеми атрибутами, в кабине — аккуратно выполненные рулевое колесо, панель приборов, сиденье. Разместить заказ на уменьшенный в десять раз ГАЗ-51А можно по адресу: 226001, Латвия, г. Рига, ул. Чака, 83/85, кв. 63, Д. Фербер.

Шасси ГАЗ-51А в масштабе 1:10 от «Вольда».



ПОВЫШЕННЫЙ ИНТЕРЕС К «УРАЛАМ» проявляют китайские торговые фирмы. Они видят хорошие перспективы использовать наши полноприводные трехосные грузовики на новых месторождениях нефти в пустынных районах Китая, а также в качестве лесовозов и на других работах. Этот интерес особенно знаменателен потому, что китайскому рынку уже предлагают свои трехосные машины японские и американские фирмы.



А НАМ ЧЕГО-НИБУДЬ ПОПРОЩЕ...

Каких-нибудь три года назад слова «мировой уровень» были в большом ходу у капитанов нашей индустрии, да и политиков высокого ранга. А сегодня приходится только восклицать, подобно герою популярного анекдота: мы не спрашиваем, куда девался мировой уровень, но скажите, куда пропали автомобили? Вместо обещанного увеличения производства — спад, вместо «народного» автомобиля по сходной цене — сначала двух-трехкратный рост официальных цен, а затем просто-таки космический их взлет. Вместо «полного удовлетворения» потребности в запасных частях — тотальный дефицит и легализованная спекуляция.

Выходит, если и вчера обновить машину было проблемой, то теперь едва ли не каждый купивший ее сказал или подумал: «Эта — на всю жизнь, другую уже не осилю...» Конечно, есть исключения, но не о них и не для них разговор. Такие люди свои проблемы решили, а о наших с вами читать не станут...

Ну, а тот, для кого «на всю жизнь»,— над чем задумается, чем озаботится прежде всего? Вряд ли вопросом, сколько секунд займет на новой машине разгон «до сотни» или как выглядит ее Сх в сравнении с аналогами. Скорее всего прикинет: не застучит ли, чего доброго, стойка «Мак-Ферсона», сколько пробежит «родная резина», во что встанет замена разбитой блок-фары. Другими словами, по карману ли будет поддерживать машину на ходу, особенно когда ресурс агрегатов окажется на исходе.

Увы, в этом смысле владельцы каждого следующего поколения машин вызывают не столько зависть, сколько сочувствие, а сегодняшние автолюбители переживают настоящую драму.

Примеры можете вспомнить сами сообразно своему опыту. Тут и распределительные валы «жигулей», выходившие из строя со скандальной быстротой, и пластиковые бамперы, при ударе разлетающиеся на осколки, и неразборные, но зато дефицитные и дорогие масляные фильтры, и пороги дверей у «модных» кузовов, о которые вечно пачкают брюки.

А ведь каждое новшество внедряли с добрыми намерениями: «повысить», «улучшить», «увеличить»... Но упускали из вида — а скорее, закрывали глаза на то, что мирового уровня нельзя достичь в рамках «отдельно взятой» отрасли, пусть и сравнительно прогрессивной в техническом отношении. А внутри нее — преимущественно усилиями конструкторов.

Совершенство автомобилей во многом зависит от темпов прогресса в металлургии и химии, дорожном строительстве и электронике, станкостроении и нефтепереработке — эту зависимость, кажется, никто не оспаривает. Но ведь на практике она означает, что безобразное состояние дорог перечеркивает усилия, затраченные на улучшение параметров шины. Что о совершенстве аэродинамики кузова приходится судить не по расходу топлива, а по тому, как быстро машина покрывается грязью.

Это подтверждают читатели в своих многочисленных письмах. Все, кому удается достаточно долго поддерживать машину работоспособной, пишут, например, что установили пресс-масленки для смазки шаровых шарниров и регулярно обновляют в них смазку. Перебирают, иногда профилактически, карданные шарниры. И где только можно, стремятся сменить неразборное соединение разборным.

Эдак вы захотите,— возразят мне,— возврата к контактно-масляному фильтру, магнето, диагональным шинам с текстильным кордом? Что ж, давайте объяснимся. Я вовсе не ретроград, не противник прогресса — ведь он принес столько полезного: герметичную систему охлаждения с незамерзающей жидкостью, долговечные сталеалюминиевые вкладыши в двигателе, травмобезопасные стекла, ремни безопасности — всего не перечтешь. Но любое новшество эффективно не вообще, а в реальных условиях для конкретных владельцев. И если сегодня в нашем обиходе долговечнее шарниры с масленками — почему, черт возьми, не вернуться к ним, хотя бы в качестве запчастей? Если конические роликоподшипники в ступице служат надежнее, чем шариковые,— стоит ли упорствовать? Ведь в конечном итоге прогрессивно то, что избавляет владельца от головной боли, а не то, что ее вызывает.

И уж если владельцу обещают, что узел, сделанный «на мировом уровне», не нуждается в регулировке и смазке,— должна быть гарантия, что каждый такой узел отрегулирован и смазан при сборке. Упраздняя пусковые рукоятки и храповики, неплохо помнить, что регулировка зажигания при помощи стендов доступна лишь малой части наших автолюбителей, да и при подсевшем аккумуляторе рукоятка была очень кстати.

А еще хочется, чтобы польза новшества точнее соизмерялась с его ценой для потребителя. К примеру, блок-фара с галогенной лампой раз в десять дороже обычной, круглой фары и светит, конечно, лучше — но не в десять же раз!

Кстати, насчет фар в свое время узнал любопытную подробность: когда разрабатывали модель «Фольксваген-гольф» (еще самую первую, в начале 70-х), маститый дизайнер Д. Джуджаро предлагал для нее прямоугольные фары — но заказчики с «Фольксвагена» настояли на круглых, более дешевых и практичных.

Но, Бог с ним, с «Фольксвагеном». Проблема выживания «автолюбителя как вида» стоит не перед его покупателями — она сегодня терзает нас с вами. И мы могли бы рассчитывать на заметное смягчение ее остроты, если бы заводы сделали всего несколько шагов в сторону потребителя, но зато, как говорят, принципиальных.

Во-первых, автомобиль, предназначенный для российских просторов, а также «ближнего зарубежья», должен быть сделан в расчете на долгую службу. Во-вторых, в его конструкции нужно всерьез, а не формально, на уровне записей в техусловиях, учитывать жесткую специфику нашего климата, дорог, сервиса. И в-третьих (хотя знаю, что без конкуренции производителей это вряд ли реально), необходимо положить конец практике «доводки» новой модели на шкуре потребителя.

Думаю, эти тезисы не требуют пространных пояснений. Форма кузова (как и конструкция в целом) не должна лишь более или менее удачно повторять «забугорные» образцы. Целесообразность, индивидуальность черт, простота — и вместе с тем приспособленность к мойке из ведра и рихтовке в обеденный перерыв. Каркас (корпус) кузова давно пора делать из листа с защитным покрытием, а навесные детали крепить так, чтобы их удобно было заменить. Долговечное лакокрасочное покрытие, мощная антикоррозионная защита, включающая в себя, кстати, пластмассовые вкладыши-подкрылки, надежно закрепленные брызговики — это ли не мечта каждого автолюбителя!

Увы, до сих пор далеко не каждый наш автолюбитель знает, что такое уверенный пуск на холоде, быстрый прогрев и комфортная температура в салоне, хорошая вентиляция в жару. В стране со столь контрастными условиями климата эти требования, казалось бы, первоочередны. Но применительно ко многим моделям они — не более чем благие пожелания и пища для «советов бывалых».

Узлы, которым в процессе длительной эксплуатации может потребоваться вмешательство мастера, должны быть не только пригодны для ремонта, но и приспособлены для него. То есть быть съемными, разборными, не требовать хитроумных приспособлений для разборки и новых крепежных деталей при каждом ремонте. Вряд ли разумно и дальше увеличивать количество разного рода наглухо запаянных блоков, намертво застопоренных винтов. Владелец не должен чувствовать себя заложником «высокой» технологии.

Не стоит, однако, понимать это как призыв поставить заслон на пути сложных устройств и приборов: многие из них признаны жизненно необходимыми. А ведь на наших машинах по сей день нет антиблокировочных систем в приводе тормозов (хотя дороги на большей части территории многие месяцы покрыты то водой, то грязью, то льдом). Конструкции ремней примитивны, как двадцать лет назад: даже инерционные — редкость, не говоря о самоподтягивающихся, автоматических и т. п. О надувных подушках безопасности знают немногие, да и то понаслышке. А когда все окружающее так небезопасно, порой просто агрессивно — автомобилисту особенно хочется положиться на свою машину.

Бесспорно, предложенные улучшения и дополнения к конструкции могут отразиться на себестоимости машины, а стало быть, на цене. Но еще в пору, когда нашу зарплату измеряли в сотнях, а цены автомобилей — в тысячах рублей, один знакомый в сердцах воскликнул: «Да за такие деньги можно бы и колпаки позолотить!» Пусть, однако, этим забавляются шейхи и эмиры, а наши пожелания, как видите, гораздо скромнее: подкрылки бы из пластмассы...

В. АРКУША

Над ипподромом подмосковного Раменского вновь привычная тишина. Шумная карусель «Гонки звезд — 92» остановилась. Зрители горохом высыпали с трибун и заскользили по раскатанной в лед дорожке, чтобы пробраться поближе к пьедесталу почета. А с его первой ступени чуть смущенно улыбался им победитель — гонщик из Тольятти Николай Мезенцев.

— Вот уж повезло, так повезло!— услышал я вдруг за спиной разговор двух болельщиков, судя по тулупам и валенкам, завсегдатаев зимних гонок.

В самом деле, удача словно отвернулась от именитых соперников Николая. В первом же заезде получил «баранку» один из предполагаемых фаворитов Борис Маслов. Ошибка, непростительная и новичку,— на старте заглох двигатель. Как-то вяло, явно ниже возможностей начали гонку его земляки тольяттинцы Юрий Боровиков, Виктор Малюшитский, Александр Белов и Виктор Школьный. Между заездами сетовал на мотор москвич Владислав Штыков. Победитель прошлогодних состязаний Сергей Успенский, похоже, не очень уверенно себя чувствовал на дорожке без шипованных шин — нынешняя «Гонка звезд» на призы журнала «За рулем» вновь проводилась на обычных покрышках.

Фортуна бросила было свой благосклонный взгляд на чемпиона России Ренаса Мухаметзянова. В четырех заездах пилот Волжского автозавода набрал 19 очков из 20-ти возможных. Но и он чем-то не приглянулся капризной госпоже удаче в двух своих встречах подряд с москвичом Виктором Козанковым. В первой из них «прикрыть тыл» Мухаметзянова попытался товарищ по команде Боровиков, но «машина прикрытия» не без помощи Козанкова отправилась прямиком на списание. И во второй — «спастись» от Козанкова не удалось. В результате «баранка» у лидера и лишь четвертое место у москвича.

Тогда-то и определился главный претендент на победу — Николай Мезенцев. «Счастливчик», потерявший в своих трех заездах только одно очко.

В 1988 году Николай завоевал золотую медаль союзного первенства по «кольцу» на легковых автомобилях и, так уж сложилось, с тех пор садился за руль спортивной машины от случая к случаю. Не удивительно, что здесь, в Раменском, от него явно не ожидали подобной прыти. Спохватившись, конкуренты бросились вдогонку за лидером. Но, словно в насмешку, именно в тринадцатом заезде оборвался приводной ремень распредвала на «Самаре» Мухаметзянова. С блеском выиграл три

В ЭТОМ МИРЕ СЛУЧАЙНОСТЕЙ НЕТ





гонки Белов, но хватило этих побед, увы, лишь на бронзовую награду.

А как сражался Козанков! Между тем, ему с привычной «классической» гоночной «формулы» зимой пришлось пересесть за руль ее «антипода»— переднеприводной «Самары».

— А что тут удивительного, настоящий талант проявит себя на любой машине — и на переднем приводе и на заднем, и зимой и летом, на шипах и без шипов,— вспомнились мне слова мастера спорта международного класса, ныне тренера команды ВАЗа Виталия Богатырева.— Правда, на треке ни медали, ни титулы, ни заслуги вовсе не гарантируют выигрыш. Но победить здесь может лишь классный пилот.

Расчетливо, без излишнего риска довел гонку до финиша Николай Мезенцев, переиграв-таки Козанкова на одно-единственное очко.

И вот награждение. По традиции спонсоры состязаний — фирма «Нитрако», малое предприятие «Русо», производственное объединение ВИЛС не поскупились на призы. Любопытно, что в нынешнем году интерес к нашему зимнему треку проявила известная своим пристрастием к автомотоспорту корпорация «Филипп Морис», производитель сигарет «Малборо».

Вспомнились мне «Гонки звезд» прошлых лет. Многое изменилось за их четырнадцатилетнюю историю. Менялись адреса стадионов и технические требования, марки автомобилей и победители... Какие имена приходят на память! Первую ступень пьедестала почета занимали Анатолий Козырчиков и Владимир Гольцов, Николай Больших и его тезка Бахмуров, Виктор Козанков, Борис Маслов, Юрий Боровиков...

Теперь среди них имя Николая Мезенцева. И вовсе он никакой не «счастливчик» и не «баловень судьбы». Случайно можно «Гонку звезд» проиграть. Выиграть — никогда.

С. ОСОКИН
Фото В. Князева, А. Гуревича

«Гонка звезд — 92»

1. Николай Мезенцев (Тольятти) — 24 очка; 2. Виктор Козанков (Москва) — 23; 3. Александр Белов — 21; 4. Борис Маслов — 20; 5. Виктор Малюшитский — 20; 6. Виктор Школьный (все — Тольятти)— 19; 7. Владислав Штыков (Москва) — 19; 8. Ренас Мухаметзянов (Тольятти) — 19; 9. Валентин Кузнецов — 18; 10. Александр Орловский — 12; 11. Сергей Успенский — 11; 12. Александр Потапов (все — Москва) — 9; 13. Юрий Боровиков (Тольятти) — 8; 14—15. Вячеслав Прохоров (Москва) — Игорь Коновалов (Раменское)—6; 16. Николай Конин (Пенза) — 4; 17. Сергей Петрухин (Казань) — 1.

Все, кроме А. Потапова (АЗЛК-2141), выступали на ВАЗ-21083.



ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

Любая автомобильная выставка — это ярмарка, где можно увидеть модели разных стран, изучить их, прицениться и оформить покупку. Так что основные затраты участников на тщательно собранные и отделанные выставочные образцы, разрезанные пополам машины, зеркальные вращающиеся стенды и другие хитрости всегда перекрываются выручкой от продажи автомобилей.

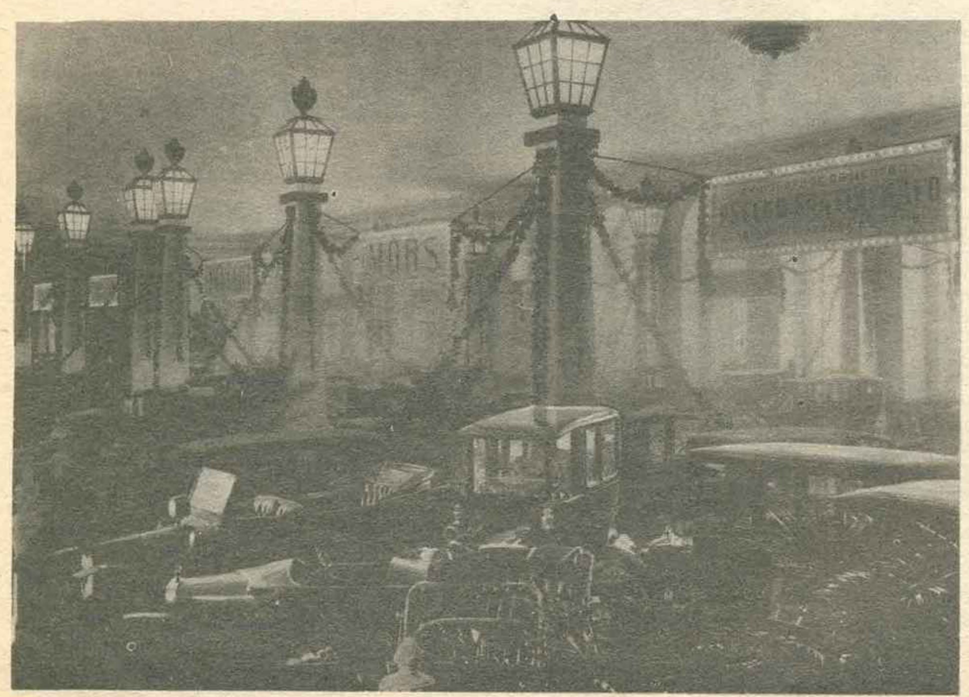
В то же время фирмам важно показать полный ассортимент своей продукции, подчеркнуть их технические особенности и потребительские качества, разъяснить потенциальным покупателям «что есть что». Проспекты и прейскуранты для автомобилистов, лекции и семинары для знатоков, пресс-материалы для журналистов — словом, все, чтобы полностью предстать перед посетителем во всей красе. Своего рода смотр последних достижений мировой технической мысли и дизайна.

И третья — весьма немаловажная — задача, решаемая такими выставками: проверка реакции автомобильной общественности на различные новинки, модные «штучки», необычные перспективные решения. В каком-то смысле это разведка рынка, проверка спроса, выявление обратной связи с возможным потребителем.

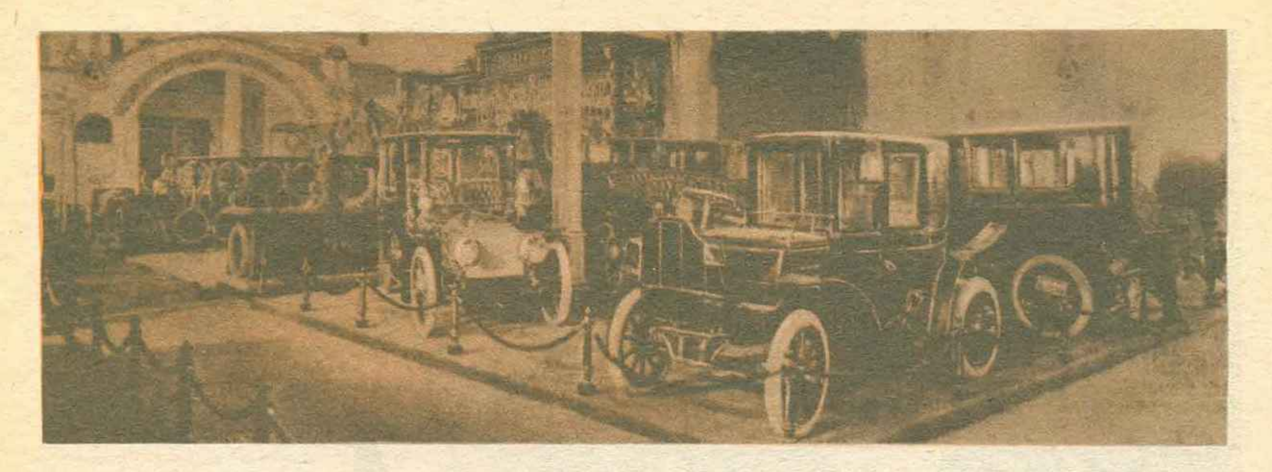
И когда в конце прошлого века в Париже прошла первая автомобильная экспозиция, она с самого начала решала все три задачи, о которых шла речь. Крупные международные выставки автомобилей — теперь мы уже можем это утверждать, анализируя почти столетнюю их историю — открывались в центрах сбыта, столицах новых рынков, пересечениях экспортно-импортных потоков.

Россия в самом начале XX века мало покупала автомобилей. Например, в 1906 году в нашу страну было ввезено 595 машин на 1 миллион 18 тысяч рублей. Десяток-другой автомобилей были изготовлены на отечественных заводах. Однако влияние Европы, постепенное развитие дорожной сети, объективная необходимость в «самодвижущихся экипажах» дали все же толчок развитию автомобилизации. Интерес к новому транспортному средству рос скачкообразно, и в 1907 году Россия импортировала 1049 машин на 1 миллион 980 тысяч рублей. В стоимостном выражении рост произошел почти вдвое. Неудивительно, что в 1907 году состоялась первая в истории нашей страны между-

Памятная медаль экспонента III Международной автомобильной выставки 1910 года в Санкт-Петербурге, где были показаны 100 различных автомобилей. Свою продукцию представили и русские фирмы: «Руссо-Балт» (5 легковых автомобилей), «Проводник» и «Треугольник» (шины), «Пузырев» (двигатели и коробки передач собственного производства), «Яковлев» (кузова). Любопытно, что за 13 дней выставки «Руссо-Балт» продал двадцать своих машин.



На IV Международной автомобильной выставке 1913 года в Петербурге среди 160 фирм были достойно представлены и отечественные фирмы: «Руссо-Балт» и «Пузырев» (автомобили), «Ильин» (кузова), «Проводник» и «Треугольник» (шины), «Нобель» (бензин), «Безопас», «Михайловский и Кох», «Андреевский» (принадлежности).
На стенде Русско-Балтийского вагонного завода экспонировались 6 машин (слева направо): модели «С24-40» с шестиместным кузовом «торпедо» в комплектации военного ведомства (прожектор, карманы для карт, уклономер), спортивная двухместная машина на шасси «К12-24», автомобили с четырехместными кузовами «фаэтон» и «купе» на шасси «К12-24». Кроме них, экспонировались два «Руссо-Балта-С24-40» с закрытыми шестиместными кузовами «лимузин» (один — с двумя окнами в боковине, другой — с четырьмя).



народная автомобильная выставка. Просматривая список ее экспонатов, можно заметить известные и поныне марки — «Мерседес», «Рено», ФИАТ, «Опель». Тогда на российский рынок поставляли автомобили преимущественно немецкие и французские фирмы. Первые, скорее всего, по причине территориальной близости, вторые, похоже, на основе традиционных коммерческих связей.

Довольно скоро, и не без помощи международных выставок, в нашей стране стали одно за другим открываться торговые представительства иностранных автомобильных фирм с сервисными станциями, ремонтными мастерскими, складами запчастей. В Санкт-Петербурге продавались немецкие, французские, бельгийские, английские автомобили, в Москве — немецкие, французские, в Одессе — американские, итальянские, немецкие, австро-венгерские, в Риге — немецкие, бельгийские.

Поскольку спрос на автомобили и связанные с ними товары стал расти, интерес к российскому рынку начали проявлять и... отечественные фабриканты. На международных автомобильных выставках в Санкт-Петербурге, Москве, Одессе они экспонировали не только автомобили («Руссо-Балт», «Лесснер», «Пузырев»), но и превосходные заказные кузова («Ильин», «Победа», «Брейтигам», «Братья Крыловы», «Крюммель», «Фрезе», «П. Д. Яковлев», «Эмпеде»), шины («Проводник», «Треугольник»), запчасти («Пузырев»), бензин и масло («Нобель»).

В 1911 году импорт автомобилей в Россию составил уже 3869 машин. Отечественный парк пополнили и две сотни автомобилей отечественного производства. Пик ввоза приходится на 1913 год, когда импорт достиг 5416 машин. Оценивая возможности русского машиностроения, спрос на различные виды его продукции, известный экономист профессор Н. Н. Саввин в своем докладе, сделанном 17 октября 1914 года в Императорском российском техническом обществе (ИРТО), привел интересные данные. По ввозу разных машин за 1912—1914 годы лидирующее положение — у сельхозмашин (до 50 миллионов рублей), тепловых двигателей (до 30 миллионов рублей) и автомобилей (до 17 миллионов рублей). Емкость отечественного автомобильного рынка Саввин определил тогда выше — в 19—20 миллионов рублей, причем действительную продукцию отечественных автомобильных фирм он оценил двумя миллионами рублей.

Таким образом, процветание автомобильных выставок в России, и особенно последней, состоявшейся весной 1913 года, объективно отражало наличие неудовлетворенного спроса. 19 мая 1913 года посетители грандиозной экспозиции в петербургском Михайловском манеже увидели автомобили и сопутствующие товары 160 фирм из Австро-Венгрии, Англии, Бельгии, Германии, Италии, России, США, Франции, Швейцарии, Швеции. Были там машины ФИАТ, «Рено», «Пежо», «Ауди», «Бенц», «Роллс-Ройс», «Остин», «Мерседес», «Опель», «Хорьх», «Студебекер», «Воксхолл»— их имена и сегодня пользуются уважением. На стендах можно было видеть автомобили ныне уже забытых, но тогда находившихся в зените славы марок: «Делонэ-Бельвилль», «Лоррен-Дитрих», «Панар-Левассор», «Роше-Шнейдер», «Бергман-Металлюржик», «Тюрка-Мери». Там сверкали лакированными боковинами заказанные императорским гаражом «рено» и «роллс-ройсы» с кузовами «Келльнер», горело под лучами электрических фонарей полированное спортивное шасси «Пузырев». В манеже демонстрировались крохотный «Пежо-бебе» с 856-кубовым мотором, трехколесные машины «Феномобиль» с передним ведущим колесом, полугусеничный «Руссо-Балт» и гоночный «Бенц» с 200-сильным мотором рабочим объемом 21 литр. В канун открытия выставки на нем был установлен всероссийский рекорд скорости — 201 км/ч.

На выставке было что посмотреть и было что купить. Маленький «Руссо-Балт» модели «К12-24» можно было приобрести за 5—6 тысяч рублей в зависимости от типа кузова. Известный поэт, великий князь Константин Константинович Романов приобрел такую машину. А владелец Казанской железной дороги Николай Карлович фон Мекк держал в своем московском гараже тринадцать «мерседесов», включая и гоночные. Однако шасси любого из них (без кузова) обходилось подороже «Руссо-Балта»: в 10—12 тысяч рублей. В то же время самый массовый «Опель» — так называемая «докторская модель» — можно было купить за три тысячи рублей.

В Милайловском манеже гремел оркестр, работал ресторан, сияли фонари на чугунных литых колоннах, ветерок шевелил листья пальм в кадках и цветочные гирлянды. Это был бал автомобилей, которые стояли на стендах в праздничных нарядах. Расходы себя оправдали — за две недели работы выставки было продано машин на несколько сотен тысяч рублей. Тогда господствовали рыночная экономика, конвертируемый в любую валюту рубль и торговля без границ. Пришедшая ей на смену командно-административная система хозяйствования не нуждалась в элементах рыночных отношений, к коим, безусловно, относятся и автосалоны с широким международным представительством. С той поры лишь в 1925 году, после завершения всесоюзного испытательного автомобильного пробега все принимавшие в нем участие 108 машин 47 марок экспонировались в столичном ЦПКиО. Пробег должен был выявить наиболее подходящие для наших условий машины с целью их импорта.

Четверть века спустя началась новая полоса автомобильных выставок в нашей стране. Они показывали достижения нашей промышленности по сравнению с 1913-м, 1939-м годами и не имели никакого международного значения, а тем более не носили коммерческого характера. Затем пришло время небольших экспозиций: либо отдельных зарубежных фирм («Мерседес-Бенц», «Ситроен»), либо отдельных стран (Япония, Чехословакия), либо отдельных направлений автомобилизации (сервис, комплектующие изделия, специализированный транспорт, запчасти). Международные же салоны с широким представительством ведущих фирм, подобные Парижскому, Женевскому, Франкфуртскому или Токийскому, так и не приходили на нашу землю. И вот в нынешнем году, когда российский рынок вновь стал представлять интерес для зарубежных фирм, когда наша экономика постепенно расстается с отжившими стереотипами, в Москве грядет международная автомобильная выставка, которую мы все ждем с нескрываемым любопытством и надеждой. Наш журнал взял выставку под свое покровительство. Мы надеемся информировать читателей о ходе ее подготовки, познакомим заранее с некоторыми ее экспонатами.

Экспозиция первой международной автомобильной выставки, проходившей в июне 1907 года в Санкт-Петербурге (Михайловский манеж). Наряду с автомобилями признанных тогда мировых марок, таких, как «Мерседес», «Опель», «Рено», ФИАТ и других, там экспонировались отечественные легковые машины «Лесснер» конструкции Б. Г. Луцкого (отмечены, между прочим, золотой медалью) и заказные кузова петербургских фирм «П. Д. Яковлев», «Фрезе» и других.

Л. ШУГУРОВ

ПРОБНЫЙ ШАР

«Концепт-кар», ориентированный на ближайшее десятилетие,— «Фольксваген-футура». Автомобиль с однообъемным четырехместным кузовом оснащен двумя подъемными дверями. Атермальные стекла не пропускают в салон до 60 % тепловой энергии солнечных лучей. Бензиновый двигатель рабочим объемом 1700 см^3 с новой системой непосредственного впрыска топлива так же экономичен, как дизель. Среди особенностей конструкции — электронная антиблокировочная система в приводе тормозов, электрический усилитель, фары новой конструкции.

«Прототипон» — по-гречески означает прообраз. Советский энциклопедический словарь — не такой уж давний, 1988 года издания,— поясняет, что прототип — это «реальная личность, послужившая автору первоисточком при создании художественного образа».

Так в литературе, а в технике, и в частности автомобилестроении, все обстоит наоборот. Автомобиль-прототип — воплощенный в металле художественно-технический образ, который может дать начало реальным моделям, тиражированным в сотнях тысяч экземпляров. Прототип — один-единственный. Он носитель новой идеи, концепции, конструкции, дизайнерского решения. Он сгусток инженерно-художественной мысли, и, если интересы инвеститоров, производственников, потребителей и много кого еще совпадут и все скажут «да», то тогда прототип обретет будущее. Так что он — своеобразный пробный шар технического прогресса.

Вообще экспериментальные образцы автомобилей, особенно легковых и гоночных, всегда окружает колючая проволока недоступности. Но иногда эти машины выпускают на волю: в выставочные залы или на пресс-конференции. Какие мотивы?



Спортивный кузов типа «купе» на шасси одной из моделей американской корпорации «Дженерал моторс» создала итальянская дизайнерская фирма «Пининфарина». В оформлении машины доминирует модная ныне тема клиновидного кузова с переходами и скругленными больших радиусов. Это один из «дримкаров» с расположенным сзади силовым агрегатом.



Американский «Додж-неон» воплощает перспективные решения трех проблем. Эргономической — посредством раздвижных, а не распашных дверей. Энергетической — применением двухтактного двигателя (1100 см^3, 100 л. с.) новой концепции, экономичного и создающего минимальные вредные выбросы. Энергосберегающей — на основе определенной технологии разборки, сортировки для дальнейшей переработки. База этой модели — 2630 мм.



Советский «концепт-кар» «Дебют-2» является дальнейшим развитием прототипа «Дебют-1» (НАМИ-0284). Это машина особо малого класса с весьма совершенной аэродинамикой и пластмассовым кузовом каркасно-панельного типа. Она задумана прежде всего как городской автомобиль и может быть оснащена силовым агрегатом «Оки» или «Таврии». Колесная база «Дебюта-2» — 1900 мм.

материалов делают эти прототипы привлекательными в первую очередь для неискушенной публики. Особое место среди них занимают спортивные машины («Исудзу-Коа-III», «Пежо-оксиа», «Алеко-141КР»), которые всегда, как знаменитые гонщики, в центре внимания.

Без двигателей, коробок передач, подвесок колес («Микелотти-вильдьемиль») они подчас не являются даже автомобилями в полном смысле этого слова. Есть у них лишь кузов с экстравагантными экстерьером и интерьером, смонтированный на колесах. По сути, это манекены

Проверить реакцию широких кругов автомобилистов на новые решения. Поддержать или развить в рекламных целях образ своей фирмы как мозгового центра, занятого непрестанными поисками новинок. Создать задолго до появления модели, представленной пока лишь опытным образцом, всестороннюю пропагандистскую кампанию. Или сделать ложный ход, отвлекающий соперников или направляющий их. Все может быть.

Но какие бы цели ни преследовало рассекречивание прототипов перед общественностью, среди этих экспериментальных автомобилей можно выделить четыре характерные группы. К первой из них я отнес бы так называемые «концепт-кары»— опытные модели, в которых реализована какая-нибудь новая концепция, которой подчинена вся конструкция автомобиля («НАМИ-Дебют», «Мерседес-Бенц-Ф100», «Фольксваген-футура», «Рено-меган»). Например, специальная городская модель, универсал повышенной вместимости, сверхзвуковой рекордный автомобиль или универсальный легкий пикап для села. Не обязательно эти образцы в дальнейшем станут прообразом серийной модели. Но обязательно — объектом, порождающим размышления и, может быть, вторую или даже третью производную от него, пригодную для массового выпуска. Но может случиться, что этот образец — так нередко и случается — быстро превратится в музейный экспонат.

Вторая группа прототипов — скорее всего частный случай первой. В них решается какая-то одна или несколько проблем в отдельности. Мы знаем такие экспериментальные конструкции, в которых все подчинено одной идее: максимальная безопасность, наименьшее аэродинамическое сопротивление («Пининфарина-КНР-Е2»), предельно высокая экономичность, так называемый «экономобиль» («Рено-Веста-II»), пригодность к эффективной промышленной переработке после износа, практическая нетребовательность к обслуживанию. Многие фирмы и научно-исследовательские центры выдвигают такие решения на построенных ими экспериментальных машинах. Едва ли все особенности подобных прототипов можно встретить на серийной модели, но очень часто они либо частично, либо в видоизмененной форме внедряются в производство.



Легкий пикап «Ниссан-гоби». Этот прототип очень реалистичен. Возможно, он прообраз новой модели, которую «Ниссан» через несколько лет предложит американскому или европейскому рынку. Архитектурные решения, которые сегодня мы, как правило, соотносим с легковыми автомобилями, могут быть заимствованы и для таких утилитарных машин, как пикапы или джипы. Очевидно, что «Гоби» — пробный шар для выяснения склонностей и вкусов потенциального потребителя.

Но наиболее хорошо известны автомобильной общественности так называемые «дрим-кары» («автомобили мечты»). Они наиболее броски и запоминающиеся, так как представляют собой изыски автомобильной моды («Ай-Ди-Ай-Венус», «Ламборгини-портофино», «Бертоне-эмоуошн»). Причудливые формы, смелые пропорции, неожиданные декоративные элементы, непривычные сочетания красок и



Экспериментальный автомобиль «Ниссан-бога» не объект дизайнерских изысков, а подвижная лаборатория, где представлены новые решения различных элементов городской модели. В их числе: автоматическая трансмиссия с электронным управлением и вентилятор салона с питанием от солнечных батарей, механизм открывания дверных замков, реагирующий на прикосновение пальца («тип-контроль»). База машины — 2600 мм.

Фото «Бертоне», «Крайслер», «Мерседес-Бенц», «Ниссан», «Пининфарина», «Феррари», «Фольксваген»

«Эмоушн» — один из последних «дрим-каров» итальянской дизайнерской фирмы «Бертоне». Сегодня в ней работают 1500 человек, и, кроме экспериментальных автомобилей, она ежегодно выпускает серийно по 20 тысяч машин («Опель-кадет-кабрио», «Волво-780», «Бертоне-фриклаймбер»). Ей разработаны и прототипы моделей, ныне поставленных на производство: «Альфа-Ромео-90», «Ситроен-ИксМ», «Шкода-фаворит».

для демонстраций новых моделей автомобильной моды. И все же очень многое от «дрим-каров» используется на серийных машинах, а иногда и весь облик прототипа передается промышленному образу. Вспомним хотя бы «Лянчу-стратос» или «Фольксваген-ауто-2000», давший начало нынешней модели «Пассат».

Но есть и прототипы четвертой группы. Вот они-то — прообразы реальных моделей, которые станут в ближайшие годы на конвейер (АЗЛК-2139, ЛуАЗ-1301). «Дрим-кары» чаще всего появляются на стендах крупнейших автомобильных салонов. А вот прототипы четвертой группы — почти никогда. Более того, их тщательно скрывают от постороннего глаза — коммерческая тайна. Их испытывают на хорошо охраняемых полигонах, нередко в закамуфлированном виде, чтобы затруднить промышленный шпионаж конкурента.

Бывает, что новые узлы и агрегаты испытывают не на той машине, для которой они предназначены, а на автомобиле старой модели или даже чужой фирмы — так называемом носителе агрегатов. Порой заведомо плохо скрываются ложные опытные образцы. Их снимки появляются в печати, вызывают немало толков, в том числе и среди специалистов соперничающих фирм, которые зачастую даже начинают опытно-конструкторские работы, чтобы пойти по следу конкурента. Прозрение наступает с выходом в свет совсем другой модели.

Темп создания новых конструкций ныне столь высок, что от листа чистого ватмана до первой конвейерной машины проходит менее пяти лет. Но это возможно только при устоявшейся концепции автомобиля, конструкция которого идет по накатанному пути. Принципиально новые решения требуют глубоких и хорошо финансируемых исследовательских работ. Много лет и средств понадобилось для создания бесступенчатого вариатора с металлической цепью вместо клинового ремня. Сегодня такая трансмиссия применяется серийно. То же самое можно сказать о композитных материалах, овальных поршнях, очень низких и длинных фарах, виско-муфтах. Вот об этих-то работах, подчас имеющих определяющее значение при создании того или иного прототипа, сообщается ничтожно мало.

Например, на страницы технической печати попали лишь отрывочные сведения о том, что австралийский изобретатель Ральф Сейрич, известный нашумевшим лет пятнадцать назад орбитальным двигателем, занят экспериментами с высокоэкономичным и малотоксичным двухтактным двигателем для автомобиля. Недавно стало известно, что «Тойота» и «Форд» работают в этом же направлении. И вот сенсация: ФИАТ с 1984 года ведет широкую исследовательскую программу по двухтактному двигателю Сейрича...

Автомобильные фирмы, дизайнерские центры, научно-исследовательские институты ежегодно строят тысячи опытных образцов машин. Мы видим на ежегодных выставках один-два процента от этого количества. Львиной доле прототипов предстоит стать объектами производства. Но немало машин, которые работают на испытаниях, переделают в ходе доводки, спишут в металлолом за ненужностью после начала серийного выпуска. А за ними — новые прототипы. Удача в большом бизнесе, каким во всем мире является производство автомобилей, не случайность, а цель.

Л. ШУГУРОВ



Автомобиль «Вектор» с цельнопластмассовым кузовом, выполненным из синтетических материалов американской фирмы «Дженерал Электрик Плэстикс». Характеристики этих пластмасс позволяют использовать высокопроизводительное технологическое оборудование при формировании из них кузовных панелей и деталей. Этот прототип базируется на шасси «Ситроен-АИкс».

ЭТО ЧТО ЗА БРОНЕВИК?



Подлинная реликвия Октябрьской революции — броневик «Остин-Путиловский» 1916 года.

Лжеброневик «времен штурма Зимнего» — муляж 1967 года постройки на шасси ГАЗ-51А.

Мы склоняем головы перед памятью героев, отстоявших страну в годы Великой Отечественной. Нам дороги связанные с ними исторические реликвии. Со встречи с этими немыми свидетелями минувших жестоких боев начинается патриотическое воспитание. Вот легендарная «катюша», что экспонируется в городе-герое Волгограде, грозное оружие тех лет. Эти реактивные установки БМ-13 и БМ-8 с июня 1941 года монтировались на шасси ЗИС-6, ГАЗ-АА, «Студебекер-ЮС6», «Джиэмси», «Шевроле» и других автомобилей.

Но в Волгограде мы встречаем чудовищную самоделку: «катюша» на шасси «УралЗИС-5» с третьей добавочной и неведущей осью. Таких машин «УралЗИС» не выпускал никогда, а трехосные ЗИС-6, на которых первоначально монтировались реактивные установки, имели совершенно иную форму крыльев и кабины и другой размер колесной базы, чем волгоградский «самострой». А между прочим, подлинная установка БМ-13 на шасси ЗИС-6 выставлена в одном из залов военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи в Петербурге.

Согнутым пальцем я постучал по корпусу. Кровельное железо ответило гулом пустого котла. Заглянул под машину: гидравлические тормоза, каких в 1917 году и не бывало, мосты и рама — от ГАЗ-51, безошибочно знакомые. И еще эти колеса, тоже «газоновские», но с наваренными обрезками труб, чтобы имитировать деревянные спицы броневика, который якобы 74 года назад штурмовал Зимний.

Этот муляж много лет стоял перед бывшим Центральным музеем Революции СССР в Москве (теперь музей русских революций). Аляповато выполненная самоделка по замыслу ее создателей должна была воспитывать в нас благоговейное уважение к историческим событиям семнадцатого года, к реликвиям революции.

Но вместо святыни музей демонстрировал подделку. Оправдать ее существование нельзя ни высокими идеалами, ни воспитательными целями, «значение которых трудно переоценить». Перед нами — нелепый уродец, сварганенный в 1967 году на шасси грузовика ГАЗ-51А. Тогда для театрализованного действа, предшествовавшего военному параду на Красной площади, которым отмечалось 50-летие Октябрьской революции, и был изготовлен «дивизион бронеавтомобилей — точная копия тех, что можно было встретить на улицах революционного Питера». Это была цитата из военииздатовской книги «Сто военных парадов».

Точная копия тех броневиков... Те машины, что прошли в 1967 году по Красной площади с двумя параллельно установленными башнями, выдвинутым вперед массивным «носом», двускатными задними колесами, нелепыми пропорциями, не имели ничего общего с «остинами-путиловцами», которые составляли основу бронечастей русской армии к осени 1917 года.

Сравните муляж с тем броневиком «Остин», который экспонируется в Санкт-Петербурге. Две башни размещены на корпусе не рядом, а по диагонали. Радиатор не вынесен далеко за переднюю ось, а стоит над ней. Колеса, причем сзади односкатные, снабжены деревянными спицами. И хорошо заметны многочисленные заклепки, которыми броня соединена с каркасом корпуса.

Другой броневик «Остин» находится во дворе Ижорского завода в Колпине, а в Москве среди экспонатов Центрального музея Вооруженных Сил можно видеть броневик ФИАТ 1916 года, еще одну живую реликвию тех революционных лет.

Муляжи могли бы сойти в каком-нибудь фильме, где они мимолетно появлялись, где-нибудь в дыму или сумерках. Но быть экспонатом Центрального музея Революции, выставленным всем напоказ да еще на центральной улице столицы,— это ли не кощунство? Неужели для воспитания уважения к революционным традициям в умах непросвещенных масс все средства хороши, даже обман?

Мы, увы, нередко встречались с ложными ценностями, подделками, искаженными фактами во имя благой цели. Но «исторические неточности», будучи раскрытыми, создавали обратный эффект и порождали подчас недоверие к самой цели. Примеров тому не счесть.

Зачем понадобилось выставлять фальшивку? Стыдились шасси заморских «Студебекера» или «Джиэмси»? А ведь бывалые фронтовики прекрасно помнят «катюши» именно на таких шасси (их было большинство) и слыхом не слыхали о таких кустарных трехосных «уралзисах». Расчет на молодежь: дескать, в деталях не разберутся, а общая идея верна?

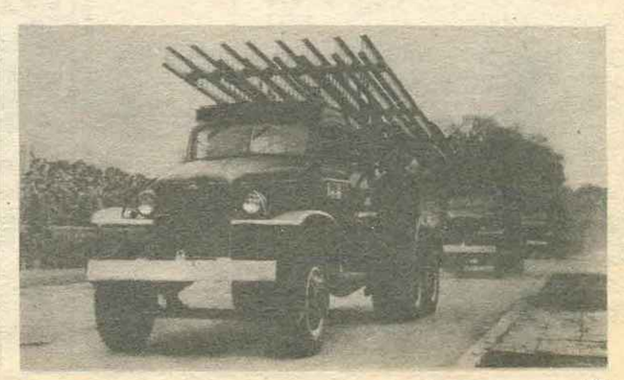
На таких «мелочах» десятилетиями воспитывалось пренебрежение к официозным реликвиям, постулатам, идеям. Но, как известно, маленькая ложь рождает большое недоверие. И не его ли плоды, проросшие из трещин этих лжеброневиков мы пожинаем в последние годы?

Л. ШУГУРОВ
Фото В. Егорова
и В. Князева

Муляж «катюши» в Волгограде на самодельном трехосном шасси «УралЗИС-5».

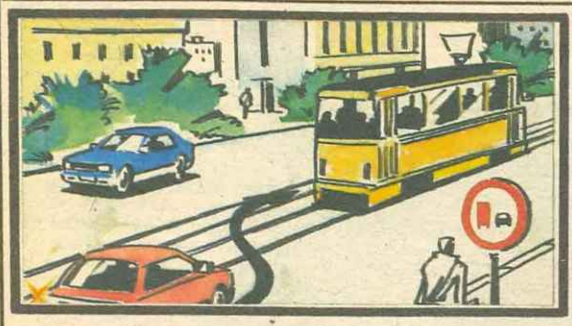


Реактивная установка БМ-13 на шасси «Джиэмси-АФВИкс-354».



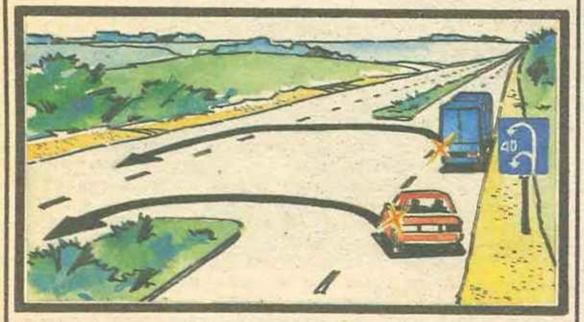
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на стр. 51



I. Может ли водитель легкового автомобиля обогнать трамвай, как показано на рисунке!

1 — может
2 — не может



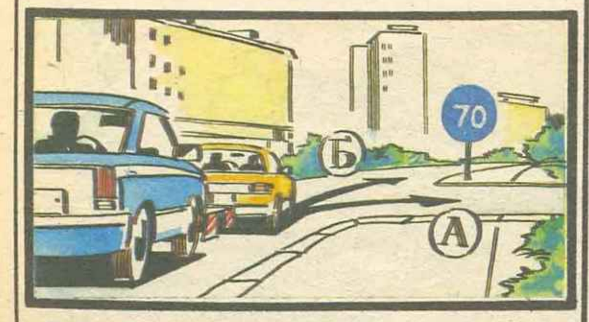
II. Водитель какого транспортного средства, разворачиваясь, нарушает Правила!

3 — автопоезда
4 — легкового автомобиля



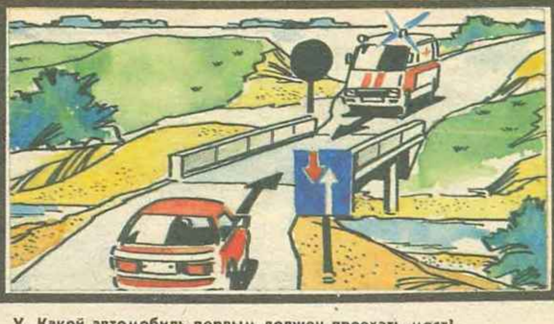
III. Кто должен уступить дорогу!

5 — водитель легкового автомобиля
6 — водитель грузовика



IV. По какой траектории легковой автомобиль может проехать перекресток, не нарушая Правил!

7 — по А
8 — по Б

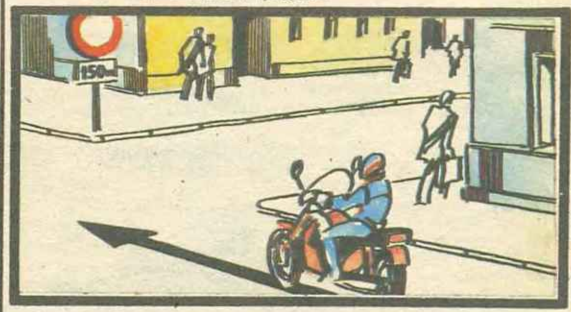


V. Какой автомобиль первым должен проехать мост!

9 — легковой автомобиль
10 — «Скорая помощь»

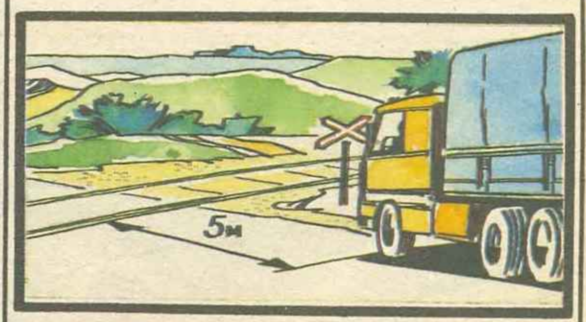
VI. Какое транспортное средство неправильно поставлено на стоянку!

11 — легковой автомобиль
12 — автобус
13 — оба транспортных средства



VII. Нарушит ли мотоциклист Правила, проехав перекресток в прямом направлении!

14 — нарушит
15 — не нарушит



VIII. Правильно ли остановился водитель грузовика для того, чтобы пропустить поезд!

16 — правильно
17 — неправильно

Маршрутное такси РАФ-2208 было переполнено. А тут еще и жара — самый разгар летнего дня. Дождавшись зеленого, маршрутка устремилась от первой стоп-линии по крайнему левому ряду вперед. Справа перед второй стоп-линией выстроились в ряд несколько машин. Замешкались они или чего-то выжидали, об этом водитель РАФа не подумал. Впереди — никаких помех, второй зеленый, о чем еще беспокоиться. Только вперед! Но проехать более 12 метров от второй стоп-линии маршрутному такси не удалось: удар в правый борт опрокинул его набок. Из 12 пассажиров пострадали 10, один из них вскоре скончался. Налицо то, что называется на юридическом языке катастрофой или ДТП с особо тяжкими последствиями.

ВНИМАНИЕ: КОЛОННА!

Кто виноват?

Они могли бы оказаться даже более тяжкими, ведь из опрокинувшегося РАФа хлынул на дорогу бензин! Но, слава Богу, обошлось, не вспыхнул. И в нанесшем столь сокрушительный удар автобусе ЛиАЗ-677 никто не пострадал — он ехал без пассажиров. Тяжесть последствий уменьшило еще одно обстоятельство: водителю ЛиАЗа удалось сбросить скорость перед ударом — он успел затормозить.

Статья 211 УК РСФСР, под которую, без всякого сомнения, подпадает это происшествие, оборачивалась к его виновнику, как минимум, своей второй частью: наказание — до 10 лет лишения свободы. А может, и третьей — 15 лет.

Понятное дело, никто из водителей виновным себя не признал. Особенно негодовал водитель РАФа: «Никакой колонны автобусов не было. Был разрешающий сигнал светофора и свободный перекресток. Нигде в Правилах не сказано, что в такой обстановке я должен кому-то уступать дорогу».

Водитель же ЛиАЗа сообщил, что ехал, как и положено, с включенным ближним светом фар в колонне из восьми таких же автобусов. Впереди всей цепочки, которая растянулась на четверть километра, следовал автомобиль сопровождения с включенным проблесковым маячком синего цвета. Данное обстоятельство, согласно пункту 4.1 Правил, давало участникам колонны право отступать от требований раздела «Регулирование дорожного движения» и ряда других. «Да, я был замыкающим в колонне, — утверждал водитель,— и потому отстал от предпоследнего автобуса, который перед перекрестком, когда включился красный сигнал светофора, заметно увеличил скорость. Я только подъезжал к стоп-линии, а он уже проехал перекресток. Но я видел, что на пересекаемом направлении автомобили не возобновляют движения, то есть меня пропускают. И вдруг из-за них показался этот РАФ. Затормозить я успел, но столкновения предотвратить не смог».

Выслушав обе стороны, обратимся к третьей, олицетворяющей Право,— к Правилам дорожного движения. Естествен вопрос: когда колонну транспортных средств надо признавать таковой, а в каких случаях ее можно считать распавшейся, несуществующей, а потому уже не имеющей тех привилегий, которые указаны в пункте 4.1?

Открываем раздел «Основные понятия и термины», ищем там определение — что такое колонна? И... не находим. Вот-те раз, оказывается, термин «мопед» в Правилах есть, а места для «колонны», этого транспортного монстра со столькими привилегиями, который вдобавок, как мифический персонаж, меняет свой облик (то он есть, то его нет, распался), не нашлось?..

Но продолжим изучение Правил дорожного движения — основного руководства для водителей. Там записано, что участникам движения в колонне разрешено отступать от «требований настоящих Правил (кроме сигналов регулировщика и положений разделов 3, 8, 25)». Обратите внимание на оговорку. Раздел 3 — «Общие обязанности водителей», раздел 8 — «Предупредительные сигналы», раздел 25 — «Техническое состояние»... Опять впору удивляться: выходит, что участника движения в колонне освободили даже от тех обязанностей, которые налагают на водителя пункты 9.1 («перед началом движения... убедиться...») или 11.1 («при возникновении препятствия или опасности... принять меры к снижению скорости...»).

Помнится, в прежних редакциях Правил все привилегии пункта 4.1 давались с оговоркой «при условии соблюдения безопасности движения». В последней редакции ее нет. Неразбериха какая-то: получается, что водитель ЛиАЗа в данной ситуации мог бы и не тормозить — не был обязан?

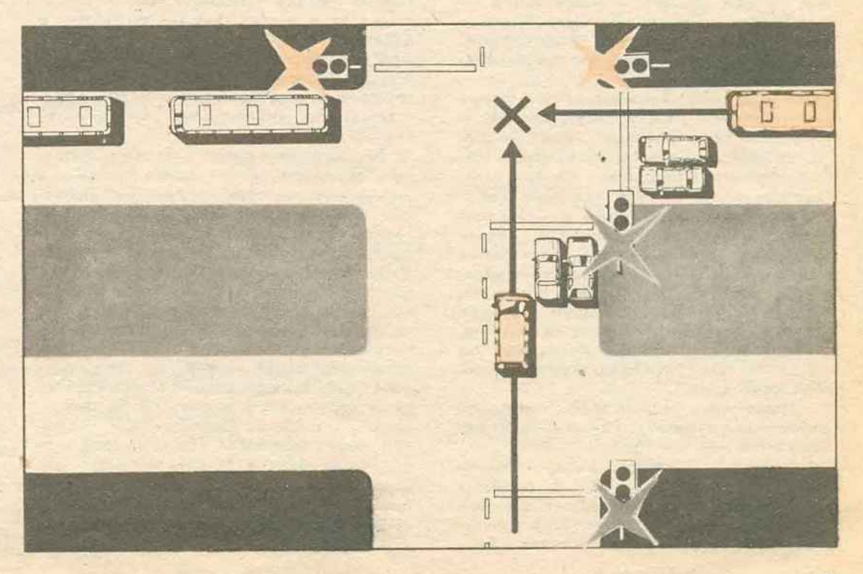
Нетрудно представить, с какими препятствиями на пути к истине столкнулись предварительное следствие и суд. Ведь для того, чтобы обвинить водителя в дорожно-транспортном преступлении, нужно обнаружить причинно-следственную связь между наступившими последствиями и соответствующим отступлением данного водителя от требований Правил. А тут получается, что Правила, с одной стороны, не обязывали водителя ЛиАЗа вовремя отказаться от своей привилегии, хотя бы и тогда, когда колонна уже распалась. И даже не требовали от него экстренного торможения при явной угрозе столкновения.

С другой стороны, как обвинить водителя РАФа в том, что он ехал с зеленого на первом пересечении на другой зеленый (на втором пересечении), не имея возможности обнаружить впереди препятствие в виде уже распавшейся вереницы автобусов?

Трудное, очень трудное положение было у суда. Но пострадали десять человек, один из них погиб — отвечать кому-то надо. И суд принял решение, признав виновными обоих водителей. Каждому досталось поровну от десяти лет лишения свободы, то есть по пять...

Как видим, в Правилах — прореха и пока ее не «залатали», нужно быть очень осмотрительным при появлении колонны и при движении в ней. Как говорится, будьте взаимно вежливыми...

А. САНИН





«Восьмое июня 1988 года запомнилось навсегда — в этот день из ворот базы ОРСа я выехал на вишневом ВАЗ-2107. С этого момента прошло три года, за плечами осталось 100 тысяч километров дорог. Достаточно, чтобы составить представление о машине и поделиться впечатлениями с другими автолюбителями в популярном журнале».



Когда бензин стоил 40 копеек...

Так начинает свои записки доктор медицинских наук С. Инце — один из лауреатов конкурса «Ищем авторов-91». Надо сказать, похожие слова встречались во многих работах, но эта, помимо ясного, логичного изложения впечатлений, содержит данные обо всех расходах на автомобиль за три года его эксплуатации. Разумеется, автор оперирует прежними ценами; мы попытались пересчитать его затраты, положив в основу цены на бензин, масло, запчасти и услуги, действовавшие в апреле нынешнего года. Прогнозировать, какими они будут в момент выхода журнала, признаться, не решились. Полагаем, найдутся желающие сделать это самостоятельно. А сейчас слово — С. ИНЦЕ.

По профессии я врач, научный работник, 48 лет. «Права» получил в 1975 году, первый автомобиль — подержанный ЗАЗ-968А (из вторых рук) приобрел в 1980-м. За семь лет наездил на нем 96 000 км. Не менее 800 часов потратил на ремонт, что позволило наряду с основной профессией приобрести навыки автослесаря. Научился ремонтировать двигатель и коробку передач, выполнять регулировки и т. п. по схеме: «Прочитал — спросил — разобрал — почитал — спросил — собрал — выяснил, что не работает — еще почитал — переспросил — заработало...» Сейчас я понимаю, что наш сервис (точнее, отсутствие такового) отобрал 800 часов у моей профессиональной деятельности.

Отношу себя к промежуточной группе автолюбителей между «наездниками» и «универсалами», поскольку езжу много, но «аппарат» стараюсь обслуживать самостоятельно и вдумчиво. Манера езды скоростная. Своим водительским недостатком считаю некоторую самонадеянность. В городе приходится ездить регулярно (часто в Москве), хотя своим «призванием» считаю протяженные междугородные трассы. Почти ежегодно, начиная с 1980 года, проводим с семьей отпуск на колесах. Побывали на Украине, в Беларуси, Прибалтике, в Ленинградской и Новгородской областях, Крыму, Краснодарском крае.

Отношение к машине всегда как к одушевленному существу. Роман с ней продолжается уже три года...

Машина, о которой идет речь,— ВАЗ-2107 с двигателем в 72 л. с., четырехступенчатой коробкой передач и обычной для этой модели комплектацией. В процессе эксплуатации укомплектовал машину защитой передних колесных ниш, фильтром тонкой очистки бензина, установил пресс-масленки в нижние шаровые шарниры и наконечники рулевых тяг, дефлекторы на окна передних дверей, повторители стоп-сигналов у заднего стекла, размыкатель «массы», уложил резиновые коврики в салоне и поддон в багажнике. Все резьбовые соединения ходовой части и днища машины, закраины колесных ниш сразу же обработал пластилином. Практика показала, что спустя даже два-три года под ним сохраняется резьба без признаков коррозии.

Все три года машина хранится на платной стоянке, под навесом. С первого дня веду бортовой журнал, где зарегистрирована каждая заправка, замена масел, фильтров и другие текущие операции. В дневнике фиксирую пробег автомобиля между заправками, характер и даты неисправностей и т. д. Все это позволило спустя три года достаточно полно представить, как складывалась жизнь моей «семерки».

Регламентные работы старался выполнять аккуратно, хотя, конечно, жизнь и сервис вносили свои коррективы. Основные операции отражены в табл. 1. Моторное масло обычно заменял через каждые 5000 км, масляный фильтр — через 10 000. Воздушный фильтр, трансмиссионное масло также старался заменять чаще, перед каждым летним сезоном.

За три года внутренние полости, колесные ниши, пол салона обрабатывал четыре раза, днище — впервые через полтора года после покупки машины. Старался своевременно устранять сколы краски, царапины и другие дефекты, один-два раза в месяц полировал. После каждой «соленой» поездки в Москву обмывал машину водой из шланга. Как правило, соблюдал предвыездной «ритуал» осмотра: колеса, масло, «Тосол», аккумулятор и т. д. К сожалению, из-за отсутствия гаража тщательно ухаживать за машиной мог только в теплые сезоны. А вот ездил круглый год в любую погоду, по мере надобности, что и отражено в табл. 2.

Расход бензина, как правило, колебался от 7,9 до 8,3 л/100 км, возрастая в холодное время года до 9,2—9,6 л/100 км (табл. 2). Использовал бензин АИ-93, за исключением отдельных периодов его отсутствия. В двигателе моего автомобиля сгорело 7 638 л бензина, из которых 1085 — А-76.

Расход масла (объем доливки) не учитывал, но до сегодняшнего дня он заметно не увеличился. Тормозную жидкость пришлось подлить в бачок однажды (на 46-й тысяче). Небольшую утечку «Тосола» обнаружил через 3020 км и устранил, подтянув один из хомутов.

Аккумулятор «Трепча» дважды разряжался из-за моего недосмотра (было ослаблено натяжение ремня вентилятора).

Наиболее серьезная неисправность за истекшие три года — выход из строя подшипника распределителя (80 400 км). Этот узел оказался слабым и на других «семерках» и «пятерках». У моего товарища на машине той же модели это случилось на 46-й тысяче. Явный признак — «плавающие» обороты двигателя (видно на тахометре), который вдобавок глохнет при полном открытии воздушной заслонки карбюратора. Однако чтобы диагностировать эту неисправность, потратили полтора дня.

Несколько слов о дефектах, на мой взгляд, нетипичных. На второй год сломалось крепление двух пружин у водительского сиденья. Вес у меня средний (67 кг), так что поломку считаю следствием заводского брака. На третьем году остановились бортовые часы. Поскольку их нигде не брали в ремонт, пришлось разобрать самому и, обнаружив дефект пластмассовой шестеренки, заменить ее сходной из бытового будильника.

Дальнейшие проблемы носили, как правило, «возрастной» характер. Так, очаги коррозии отметил на третьем году близ сгибов задней панели, которая подвергалась ремонту и окраске.

Появившееся на 60-й тысяче постукивание в передней подвеске приписал выходу из строя правой шаровой опоры. На самом деле причиной было ослабление одного из верхних сайлент-блоков. Шаровые опоры, которые я шприцую дважды в год, и сейчас во вполне удовлетворительном состоянии, несмотря на безобразные дороги Подмосковья.

На 44-й тысяче отказал замок водительской двери (выпал шплинт). Дефект устранили самостоятельно.

На 61-й тысяче (с опозданием) заменил передние тормозные колодки. Задние колодки не менял, но чувствую, что это вот-вот предстоит сделать.

Через 86 тысяч прогорела средняя труба выпускной системы (у стыка с дополнительным глушителем), которую пришлось заменить. На 96-й тысяче заменил основной глушитель, хотя «родной» еще не имел сквозного повреждения.

Наиболее дорогостоящее приобретение за эти годы — шины. Родные ИН-251 (175/70R13) прослужили 44, 48, 56, 58 и 61 тыс. км. Две покрышки Ех-85 «пробежали» 44 тыс. км, после чего одна из них приобрела форму пропеллера и из нее необоримо полезла проволока. В 1991 году пришлось купить в магазине еще две покрышки уже по 316 рублей.

Расходы на эксплуатацию и содержание автомобиля по основным позициям обобщены в табл. 3.

К счастью, «Жигули» — действительно малообслуживаемая машина, которую опытный автолюбитель может самостоятельно поддерживать в рабочем состоянии. Даже в гарантийный период старался, получив необходимые детали, а главное — штемпель в сервисной книжке, все сделать сам: регулировку клапанов, замену фильтров, масел и т. д. Общие затраты на техническое обслуживание своей «семерки» оцениваю в 90—100 часов, т. е. 0,9—1 ч/1000 км.

За три года трижды попадал в небольшие аварии, в том числе один раз по своей «инициативе». Пришлось рихтовать заднюю панель, менять декоративную облицовку, накладку переднего бампера и подкрашивать поврежденные участки. К счастью, в столкновениях с другими «Жигулями» повреждения моей «семерки» оказались куда меньше, чем у второго участника инцидента. Ремонт и приобретение новых деталей взамен поврежденных обошлись мне суммарно в 565 рублей. Выплаты Госстраха и виновников аварий составили 615 рублей.

Какие выводы я сделал на основании трехлетней эксплуатации ВАЗ-2107? Это комфортабельный, элегантный, надежный и крепкий автомобиль. Отрицательные качества, как нередко бывает, являются продолжением достоинств.

Мягкая подвеска плохо переносит полную загрузку (5 человек), особенно если в багажнике еще 40—50 кг груза. Сложилось впечатление, что «Запорожец», при многих недостатках, «грузоподъемнее» «жигулей».

На скорости свыше 100 км/ч повышенный шум создает работающая в напряженном режиме коробка передач: в диапазоне 50—150 км/ч используется одна и та же прямая передача. Такую скоростную машину, по-моему, необходимо комплектовать пятиступенчатой коробкой (см. ЗР, 1992, № 1 — **ред.**).

Расход бензина, считаю, велик для современного автомобиля.

Столь дорогую и комфортабельную машину целесообразно, на мой взгляд, уже на заводе комплектовать радиоаппаратурой, антенной, повторителями стоп-сигналов, защитой передних и задних колесных ниш, инерционными ремнями безопасности. При высокой цене машины дополнительная стоимость этих элементов окажется относительно небольшой.

Помимо высокой первоначальной цены, покупатель должен быть готов к значительным эксплуатационным расходам. На пробег 100 тысяч километров за три года (не считая стоимости ремонта из-за аварий) расходы составили 4555,2 рубля. Отсюда едва ли не главный вывод: расплатившись за машину, на которую вы копили с таким трудом, не надейтесь, что финансовые проблемы миновали. Расходы на семейный автомобиль еще не раз потребуют жертв и самоограничения...

ТАБЛИЦА 1

Периодичность основных работ по обслуживанию ВАЗ-2107

Наименование работ	Пробег, км
Замена масляного фильтра и моторного масла*	2641; 10800; 20300; 32140; 40584; 51480; 59700; 70000; 81400; 91500; 100000
Замена масла в коробке передач заднем мосту	2641; 10900; 26870; 67800; 100000
Замена воздушного фильтра	2641; 10800; 19800; 32140; 40584; 51200; 67831; 81780; 95000
Регулировка зазора в приводе клапанов	3990; 10800; 20300; 32800; 41000; 52000; 70065; 100000
Установка и замена топливного фильтра	13400; 25700; 44866; 67831; 96000
Обработка «Мовилем» внутренних полостей	960; 2250; 33800; 91500

* Кроме того, масло заменял через каждые 5000 км.

ТАБЛИЦА 2

Пробег и расход бензина

Год эксплуатации	Пробег, км/ расход бензина, л			
	Лето (июнь—август)	Осень (сентябрь—ноябрь)	Зима (декабрь—февраль)	Весна (март—май)
Первый (с 08.06.1988)	11572 862 7,45	7497 595 7,9	3336 296 8,9	8641 715 8,16
Второй	12530 1015 8,1	8421 695 8,1	7316 675 9,2	6649 550 8,3
Третий	10494 860 8,2	7806 630 8,1	7257 695 9,6	8065 760 9,4

Примечание. В числителе — пробег (км), в знаменателе — общий расход бензина (л), ниже — удельный расход (л/100 км).

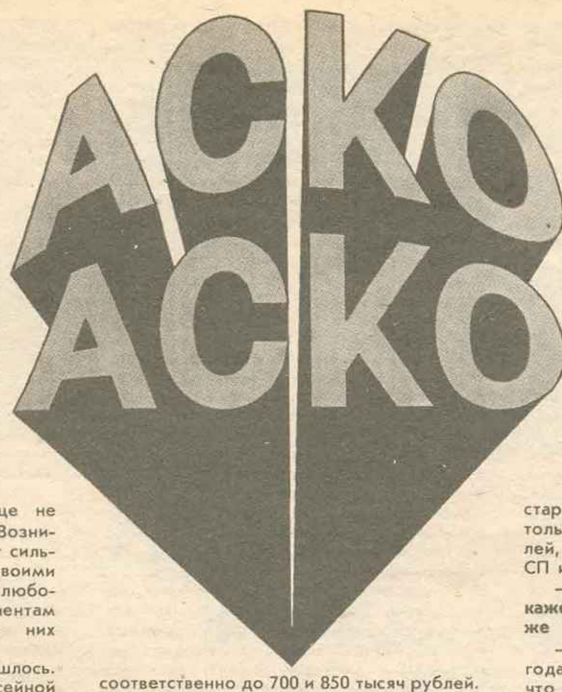
ТАБЛИЦА 3

Эксплуатационные расходы на пробег 100 000 км

Основные, руб.									Дополнительные, руб.				Расходы по авариям, руб.	
Бензин		Масла	Фильтры			Покрышки	Гарантийное обслуживание	Дорожный сбор	Средства безопасности	Защита крыльев	Чехлы	Дефлекторы	Ремонт	Приобретение деталей
АИ-93	А-76		масляные	воздушные	очистки бензина									
2.621,2 7.863,6	325,5 976,5	70 5320	74 1100	26,4 600	10 125	1072 14000	140 1400	108 108	32 250	43 500	75 800	25 150	223 1500	342 —

Примечание. При перерасчете цена бензина АИ-93 принята 1,20 руб., А-76 — 0,90 руб., масла — 70 руб. за литр, шин — 3500 руб. за 1 шт. Расходы на приобретение деталей пересчитать затруднительно.

ЧТО ФИРМА АСКО НАМ ГОТОВИТ



Подорожание товаров по цепочке привело к росту цен на услуги, в том числе и на страхование автомобилей. Конечно, можно и не обращаться в страховые фирмы, но воруют, угоняют, курочат машины чуть ли не среди бела дня. А не дай Бог, зацепят на дороге, где на ремонт «наскрести», если одно колесо под три тысячи? Может быть, все же лучше сейчас выложить свои кровные (если они есть), чем потом локти кусать?

С другой стороны, как-то еще не привыкли мы к новым расценкам. Возникают всякие сомнения. Словом, нет сильного желания расставаться со своими деньгами. Именно поэтому очень любопытно, что же предлагают сейчас клиентам страховые компании и какую из них предпочесть?

Выбирать долго нам не пришлось. Например, в автомагазине на Шоссейной улице рядом с АЗЛК у окошечка оформления покупки одиноко сидел только представитель АСКО. Это одна из новых, но уже достаточно широко известных страховых фирм. Причем представительства этой независимой холдинговой компании есть в одиннадцати республиках бывшего Союза, а полис, купленный, допустим, на Украине, действителен на всей территории СНГ и в странах Балтики. Нашим собеседником в разговоре будет руководитель центра страхования наземного транспорта АСКО-Москва Александр Бунишкин.

— Не боитесь ли вы, Александр Константинович, что многие просто не будут в нынешних условиях страховать автомобили и вы останетесь без работы!

— Я рассуждаю так: если автомобиль куплен, а теперь его могут приобрести только хорошо обеспеченные люди, они не пожалеют, я уверен, необходимой суммы. Мы уже несколько месяцев работаем по новым ценам, и в магазинах покупатели охотно приобретают страховые полисы АСКО, понимая, что в наше неспокойное время это одна из немногих возможностей сберечь свое имущество.

— На какую максимальную сумму можно застраховать новый автомобиль!

— Оговорюсь сразу, мы внимательно следим за государственными ценами, и если они меняются, моментально вносим изменения в наши таблицы. Сейчас новую машину вы у нас сможете застраховать с коэффициентом 1,2. Например, если ВАЗ-21063 стоит 135 тысяч рублей, то максимальная страховая сумма составит 162 тысячи. При страховании транспорта, принадлежащего юридическим лицам, страховая сумма может быть увеличена для автомобилей производства ВАЗ до 450 тысяч рублей, для АЗЛК-2141 — до 350 тысяч, для ГАЗ-24-10 и ГАЗ-3102 — соответственно до 700 и 850 тысяч рублей.

Что касается размеров тарифов, то они для Москвы (в других регионах могут быть выше или ниже) следующие: за ущерб от ДТП — 1,9 %, угон — 2,1 % и потерю товарного вида — 1 %. Складываем и получаем 5 %. Теперь считайте: если машина стоит, условно говоря, 150 тысяч, то 5 % составит 7500 рублей. У того же бывшего Госстраха, а ныне «Стинвеста» в 5 % входит только ущерб и угон. Если учесть, что каждый процент сейчас «тянет» не менее тысячи «рэ», то, по-моему, разница ощутимая. Причем возмещение за потерю товарного вида АСКО выплачивает независимо от наличия ответчика.

— Как я понимаю, это — минимальный «пакет» услуг!

— Безусловно. Кроме того, по нашим правилам клиент может выбрать из этого «пакета» любой вид страхования. Можно, например, застраховаться только от угона или только от потери товарного вида. и т. п. Мы предлагаем также страхование дополнительного оборудования, установленного в салоне автомобиля. Если его стоимость до 4 тысяч рублей, то тарифная ставка 6 %, если от 4 до 10 % от стоимости машины, то ставка договорная. В дополнительные услуги для владельца новой машины входит установка охранной сигнализации. Конечно, это делаем не мы. Наш полис дает право на внеочередную и со скидкой установку противоугонной системы. Сейчас мы заключили договоры на установку «Аларма» и «Саргиса», ведутся переговоры с еще несколькими предприятиями такого профиля. Самая дешевая система стоит сейчас порядка 800 рублей.

— Ваши конкуренты предлагают и ремонт поврежденного автомобиля...

— Предложить ремонт не значит его гарантировать. Поэтому, когда нам говорят о том, что такая услуга уже у кого-то есть, мы просим показать нам того «счастливчика», кто ею воспользовался. У нас, если говорить о Москве, с объединением «Мосавтотехобслуживание» заключен договор, по которому мы сможем гарантировать нашим клиентам кузовной ремонт без очереди и в оговоренные сроки. Причем платим мы, но такой услугой могут пока воспользоваться владельцы относительно новых машин, не старше двух лет. Мы предлагаем это не только владельцам частных автомобилей, но и предприятиям, кооперативам, СП и т. п.

— Вы все-таки предпочитаете, мне кажется, практически новые машины, а как же быть, если автомобиль в возрасте!

— АСКО страхует автомобили любого года выпуска. Мы прекрасно понимаем, что повышение цен в первую очередь ударило по интересам наших наименее обеспеченных клиентов, которые страховали у нас машину ранее. Именно для них мы предоставляем возможность застраховать свой автомобиль на сумму ниже новой цены. Нижний предел — четверть новой стоимости. Однако в этом случае мы вынуждены соответственно уменьшать выплаты страховых возмещений. Это не наша прихоть, а требование экономических расчетов, где строго увязаны стоимость автомобиля, ремонта и вероятность страхового события. Важно, что одновременно с этим мы даем возможность нашим страхователям внести платеж в рассрочку. Допустим, у вас «Запорожец» 80-го года выпуска. Его новая цена 75 тысяч рублей. По риску ущерба от ДТП его можно застраховать на 100 тысяч и от угона с учетом возраста на 60 тысяч (пересчет идет по нашим коэффициентам). Будет это стоить около 3100 рублей, а все выплаты будут произведены уже по новым расценкам.

— Ваша компания — одна из немногих, которая стала страховать клиентов от гражданской ответственности. Поясните, пожалуйста, что это такое!

— Гражданская ответственность — это ущерб имуществу и здоровью, который владелец машины может нанести другим, как мы говорим, третьим лицам при пользовании автомобилем. Если застраховать гражданскую ответственность, то сумму ущерба (в пределах оговоренной при страховании) выплачивает не виновный в ДТП, а страховая компания. Этот вид страховки не так уж и дорог. Если страховая сумма превышает 10 000, то вы за 1500 рублей получаете возможность возместить 10 тысяч рублей за счет фирмы. Она же в этом случае представляет и отстаивает интересы страхователя при судебных и внесудебных разбирательствах.

— Один из самых распространенных вопросов наших читателей: какие льготы предусмотрены для постоянных клиентов!

— У нас постоянным клиентам предоставляется ежегодная скидка в 10 %. Допустим, если вы в течение семи лет не имели аварии по вашей вине, на следующий год тарифы снижаются для вас на 70 %.

Если же с вами приключилась-таки авария, наша фирма приостанавливает льготы только на один год. Предположим, вы уже имеете скидку 40 %, и по вашей вине происходит ДТП, следующий год вы будете иметь те же 40 % скидки, а затем, как обычно, по 10 % ежегодно.

Кроме того, льготы по каждому виду страхования у нас свои. Если вы застраховали автомобиль где-нибудь в другой фирме на 100 тысяч рублей и у вас было две аварии, за которые вам выплатили 40 тысяч рублей, то в случае, не дай Бог, угона вы получите не 100 тысяч, а 60. У нас же вам выплатят все 100 тысяч, иначе говоря, по каждому виду риска своя ответственность и своя страховая сумма, которую мы оговариваем при заключении договора.

— А если я машину продал! Все пропало — страхуй по новой!

— Отчего же. Вы можете продать свою машину с нашим полисом или перевести полис на ваш новый автомобиль. При этом все льготы, которые вы заработали, будут предоставлены и для новой машины. Можно расторгнуть с нами договор и получить назад бо́льшую часть затраченных вами денег при условии, что у вас не было выплат страховых возмещений.

— Под занавес я припас больной для многих владельцев автомобилей вопрос: каковы сроки выплаты страхового возмещения!

— Многие страховые фирмы с гордостью заявляют — 72 часа. У нас такие сроки тоже установлены, но я никого не хочу вводить в заблуждение. Надо очень четко понимать, что срок этот надо отсчитывать не с момента совершения ДТП, а с момента представления минимума необходимых документов, подтверждающих факт страхового события. Если речь идет об угоне, то основанием считается подтверждение из органов внутренних дел, что по факту угона возбуждено уголовное дело. Это обычно происходит в течение 3—7 суток с момента совершения ДТП.

Когда же речь идет о повреждении, то, если имеется ответчик, мы обязаны его пригласить на оценку машины и сроки здесь зависят не от нас. Если же нет ответчика, то можно сразу обратиться к нам и в этот же день уехать с деньгами. Выйдет эксперт, который продиктует перечень повреждений оператору, тот вводит эти данные в компьютер, и через несколько минут у вас на руках распечатка с указанием положенной суммы, которую вам выплатят наличными. Если ущерб не превышает одного процента от суммы, на которую застрахована машина, то вообще не нужно никаких документов.

— И наконец, как вас найти, ну хотя бы в Москве!

— Пожалуйста, круглосуточная диспетчерская работает без выходных и праздников — 120-11-83.

Беседу вел
Ф. ИЛЮХИН

ПЕРЕКРЕСТОК МНЕНИЙ

Для кого ВАЗ намерен выпускать свои машины по таким ценам? Мой отец всю жизнь копил деньги и не поспевал за ценами, да не он один. Честно работающий не сможет взять «Жигули» даже за 40 тысяч. А ведь эти машины ждали многие миллионы наших сограждан... Это произвол завода-монополиста: какие цены хочу, такие и ворочу. Интересно, сможет ли хоть один вазовский рабочий купить машину по такой цене?

Ленинградская область, пос. Пчемжа — В. МИХАЙЛОВ

●

Уровень новых цен на легковые автомобили производит «супершоковый» эффект. Ибо кем надо быть и сколько зарабатывать, чтобы отдать за машину даже 80 тысяч (я уже не говорю о цене на «девятку»)? Конечно, есть миллионеры и в нашей огромной и нищей стране. Но они скорее купят «Линкольн», «Кадиллак» или «Мерседес». Да и количество их не делает погоды на нашем автомобильном рынке.

А теперь давайте разберемся, так ли все плохо? Старую, «дешевую», цену назначали государственные чиновники, и она почти вся, как в бездонную дыру, шла в госбюджет. Оттуда — на бесполезные вооружения, поддержку «братских» компартий и всевозможных хусейнов. Завод из нее получал очень мало и практически не был заинтересован в производстве. Сейчас производитель техники назначает цену, исходя из затрат, налогов, прибыли. В течение какого-то времени такие (и еще более высокие — аукционные) цены будут держаться, пока есть покупатели с такими деньгами. А потом неотвратимо наступит момент, когда надо будет или прекращать производство, или снижать цены до уровня возможностей среднего покупателя. То есть вступит в силу закон свободного рынка — изделие станет стоить ровно столько, сколько покупатель сможет заплатить за него — не больше и не меньше. Завод будет прямо заинтересован как в снижении себестоимости машин всеми возможными способами, так и в расширении их производства. И это вселяет надежду.

г. Минск — О. ПЕРМЯКОВ

●

Истек очередной срок медсправки, за которую раньше нужно было платить в сбербанк 1 рубль, затем 3 рубля, в этом же году она обошлась мне в 41 рубль. Хорошо, я согласен перечислить 18 рублей врачам за проведение медосмотра, но за что я должен был отдать еще 18 рублей в психиатрическую больницу и пятерку — в наркологический диспансер? Многие из нас, убивших на получение медсправки свой законный выходной день, конечно же возмущались, но все дружно выложили установленную сумму. А как же, ведь эта обдираловка проводится по распоряжению нашего местного Совета! Что же будет с нашими кошельками, если отцы города войдут во вкус и начнут финансировать за счет автомобилистов и туберкулезный, и венерологический диспансеры, и многие другие учреждения? И ведь стерпим, заплатим — за руль-то садиться нужно...

г. Новосибирск — А. ОВЧИННИКОВ

Ничего не сказано в Правилах о милосердии к инвалидам, пожилым людям и женщинам с детьми, а ведь передвигаться им очень тяжело... Я сам, водитель-профессионал с двадцатилетним стажем, недавно стал инвалидом II группы (по опорно-двигательному аппарату). И почувствовал, что это такое: стоишь на дороге, «голосуешь» и ни один водитель (за редким исключением) не остановится. Больно видеть на дороге старушку или мать с больным ребенком, которые не могут добраться до дома из поликлиники... Предлагаю внести в Правила пункт, обязывающий водителей личного и государственного транспорта оказывать таким людям благотворительную помощь в передвижении. Так принято во всех цивилизованных странах.

Московская область, г. Люберцы — В. СКВОРЦОВ

●

Почему ребятам, которым не исполнилось 18 лет, нельзя получить права на вождение хотя бы легкового автомобиля?

Мне 16 лет, я имею права на управление мотоциклом (категория А открыта). Пошел уже третий год, как я сел за руль автомобиля, в семье мне машину доверяют. Но всякий раз за рулем меня не покидает мысль: «Не попасться бы ГАИ!»

Знаю многих ребят, которые, как и я, должны опасаться инспекторов ГАИ. Клуба, в котором мы могли бы заниматься с техникой, у нас в селе нет. В Соединенных Штатах подростки имеют свои личные автомобили, а нам, русским ребятам, почему-то нельзя.

Воронежская область, с. Ростоши — В. БЕСЕДИН

●

Никак, по-моему, не вяжутся с водительским мастерством рекорды по пробуксовке ведущих колес при троганье с места или способность «выжимать» из машины километры в час. Поверьте, любители второй половины шкалы спидометра,— гонять, с визгом проходить повороты, вызывать у пассажиров острые ощущения я могу не хуже вашего. Зато вам недоступна одна мелочь — получение удовольствия от спокойной езды по правилам. Верите — нет? Но с годами это так вошло в кровь, что (не смейтесь, скептики!) на пустынной улице, «на своих двоих» я буду терпеливо ждать зеленого. Результат — ни одного штрафа и прокола (в бытность талона предупреждений). Мне не по карману, особенно сейчас, откупаться от инспектора. Ни за что не потрачу сотни на «антирадар», так как никогда скорость не превышаю.

Желающим опробовать мои правила осмелюсь предложить один совет. Обзаведитесь зеркалом среднего размера (в крайнем случае подойдет и автомобильное), повесьте его в гараже. А перед тем, как сесть за руль, взгляните в него и улыбнитесь. Отлично! Если вы сами поверили своей улыбке — смело в дорогу.

г. Курск — А. ПРИХОДЬКО

НА ДОРОГАХ НЕ СТАЛО СПОКОЙНЕЙ

Наш корреспондент беседует с начальником Главного Управления Госавтоинспекции МВД России генерал-майором милиции Владимиром ФЕДОРОВЫМ.

— Закончился 1991 год. К сожалению, планка жуткого «рекорда» числа погибших на дорогах России в прошлом году поднялась еще выше. Владимир Александрович, кто же виноват в гибели десятков тысяч людей!

— Наша экономика в упадке, катастрофически снижается дисциплина участников движения в основном из-за поразившего наше общество правового нигилизма. Если многие законы можно не выполнять, то правила движения тем более. Отсюда и все беды.

Если мы выйдем на улицу и спросим любого — кто отвечает у нас за аварийность, скажут — ГАИ... Да, в слабом и неэффективном надзоре, в собственном низком профессионализме, порою в грубости повинны мы. Но, наверное, за обучение детей, водителей, за плохую технику, за отвратительные дороги ответственны те, кто этим непосредственно занимается.

— И все-таки, как ГАИ пытается влиять на тревожную ситуацию!

— Нам удалось убедить правительство в том, что каждый регион Российской Федерации вправе самостоятельно повышать штрафные санкции в зависимости от уровня жизни местных жителей, от социальных процессов, которые там идут. Большая часть российских республик, областей и краев воспользовалась этим и штрафные суммы повысила. Были мы за это критикованы, много было недовольных. И тем не менее жизнь подтвердила, что мы оказались правы. Во всяком случае, с помощью этой простой меры удалось предотвратить анархию на дорогах.

Кроме того, мы выбрали 20 наиболее неблагополучных регионов, которые давали 60 процентов ДТП, и целенаправленно с ними работали. Как результат, в прошлом году там или удержались на прежнем уровне, или снизили число жертв на дорогах. В «черных» списках аварийности мы сегодня не найдем Краснодарский и Ставропольский края, Ростовскую область.

Работали мы и над проектом поправок к устаревшему теперь законодательству об административной ответственности с целью изменить политику в наказаниях нарушителей правил движения.

— Значит ли это, что штрафы еще возрастут!

— Речь, во-первых, идет о более суровом наказании именно злостных нарушителей, а во-вторых, о четком исполнении имеющихся нормативных документов. У нас, например, нарушитель порой мог не заплатить штраф и не опасаться при этом, что его обнаружат. Надеемся, что этого в скором времени не будет.

— Редакцию буквально заваливают письмами. Разгневанные, оскорбленные читатели жалуются на далеко не джентльменское поведение иных инспекторов ГАИ...

— Поведение людей на дороге в целом определяется культурой общества, а социальная напряженность, которая у нас постоянно нарастает, влияет и на взаимоотношения участников дорожного движения. Поэтому сегодня достаточно одного слова, неправильно произнесенного, конечно, в первую очередь сотрудником Госавтоинспекции, чтобы вызвать целый шквал эмоций.

Я знаю, что чаще водители жалуются не на само наказание, а на обращение с ними. Проблема здесь огромная. Но надо учесть, что к нам на службу идут не какие-то инопланетяне, а обычные люди со своими недостатками. Сегодня возможности отбора у нас практически нет. Инспекторов не хватает. Здесь много причин — невысокая пока зарплата, нет жилья, работа в тяжелейших условиях. Служба в ГАИ стала опасной: «поливают» нас не только грязью, но и огнем. Кому хочется в мирное время подставлять себя под нож или под выстрел?

И еще. Нас всегда учили: работник ГАИ — хозяин дороги. А у этого хозяина порой возникает чувство, что все, кто проезжает по «его» дороге, существуют для него. Сегодня же мы даем такую установку работникам Госавтоинспекции, чтобы они в первую очередь помогали водителю.

— Работнику ГАИ, безусловно, было бы легче сориентироваться, как себя вести, если бы он знал, что за водитель перед ним: злостный нарушитель или человек, уважающий Правила. С отменой талона он лишен такой возможности.

— Если наши предложения будут поддержаны Верховным Советом, то появится вкладыш к водительскому удостоверению. Там будут отражаться нарушения, допущенные водителем в течение года. Причем мы предлагаем специальную балльную систему, которая основывается на учете нарушений в зависимости от их влияния на аварийность. Вкладыш мы собираемся ввести лишь потому, что, к сожалению, электронная техника для подобного учета дорога и у нас нет возможности ее приобрести в нужных количествах. Мы не зарабатываем штрафами и еще какими-либо путями. Нас содержат только налогоплательщики.

И все же как нам это ни трудно, уже более 45 регионов России работают с применением электроники. В Москве и Санкт-Петербурге недавно испытывались бортовые ЭВМ. Прямо из машины можно получить данные о любом нарушителе. Мы готовы к учету повторности нарушений психологически, организационно, но пока не технически.

— А вот водители техникой оснащаются усиленно! Как вы относитесь к массовому появлению у них антирадаров!

— Чем больше их устанавливают, тем лучше. Мы же разместим вдоль дорог лжерадары, пусть на здоровье снижают скорость. Кстати, кому довелось побывать за рубежом, ахают, что там не видно на дорогах полиции, но ведь у них работает техника. И конфликтов там меньше из-за этого: никому ничего доказывать не надо — факт нарушения налицо. А нам, извините, дешевле пока поставить госавтоинспектора, чем приобрести аппаратуру.

— Очень многие полагают, что инспектор имеет какой-то «план по нарушителям»...

— Еще в 1988 году было принято решение об отмене оценки работы инспектора по числу выявленных нарушений. Поэтому сейчас мы закрепляем за конкретным работником или группой определенный участок и спрашиваем за аварийность на нем.

— Кстати, что вы скажете о самом документе, за нарушение требований которого эти самые штрафы и налагают. Я говорю о Правилах дорожного движения, утвержденных МВД СССР в 1986 году. Остаются ли они в силе, ведь все нормативные акты бывшего Союза отменены!

— Это так. Однако, согласно указу президента России, на ее территории мы имеем право пользоваться теми нормативными актами, которые не противоречат конституции и законам Российской Федерации. В Правилах таких противоречий нет, и до выработки новых мы будем пользоваться старыми. Иначе нельзя, иначе на дороге будет хаос. Думаю, любой здравомыслящий человек это понимает.

— Я знаю, что новые Правила опять разрабатывались в МВД бывшего Союза. Выходит, снова одно и то же ведомство разрабатывает, утверждает, контролирует и наказывает!

— Мы направили в правительство предложения, в которых разработку новых Правил дорожного движения передаем Министерству транспорта России. А утверждать их нужно правительству. Ведь требования этого документа затрагивают буквально каждого гражданина России. Мы же будем контролировать их выполнение.

— Похоже, тут у вас могут появиться конкуренты. Упомянутым вами Минтрансом уже создана Российская транспортная инспекция. Человеку за рулем и «гаишников» вполне хватало, а тут еще новые стражи порядка появятся на дорогах, потом, глядишь, кому-нибудь еще это понравится. Куда бедному водителю деться!

— К сожалению, у руководителей

Минтранса, действительно, есть желание копировать нас. Думаю, что это неверно. И для нас и для них есть огромное поле деятельности. Министерство транспорта должно вырабатывать транспортную политику, а ГАИ — инструмент государства для контроля за ее проведением. Во всем мире так, нигде нет двух или трех дорожных полиций.

Минтранс сейчас вместе с нами занимается разработкой проекта закона о безопасности движения. Они головная организация, а мы смежники. Вот в этом важнейшем документе и надо определить, кто за что отвечает, и чтобы каждый россиянин это знал. Тогда все встанет на свои места.

— Заканчивая наш разговор, не могу обойти еще одну проблему. Много иномарок появилось у нас на дорогах, и значительная часть из них японские с «правым рулем». Именно вокруг этих машин разгораются страсти. Нам в редакцию морякидальневосточники с борта судна даже телеграмму прислали с вопросом: запретят или нет ввоз таких автомобилей!

— Российская Госавтоинспекция будет добиваться обязательного запрещения ввоза машин с «правым рулем». Движение на них очень опасно, особенно при обгоне. Фары у таких автомобилей тоже отрегулированы соответственно, и у нас слепят встречных водителей.

Не будет наложено вето на эксплуатацию транспортных средств с «правым рулем», которые уже находятся на нашей территории. Но их надо будет в течение двух-трех лет переделать в соответствие с установленными нормами. Я понимаю, что такими мерами кто-то будет недоволен, но жизнь наших российских водителей дороже.

— Владимир Александрович, а будет ли когда-нибудь человеку за рулем в России спокойно!

— Я верю, что наступят такие времена, когда на наших дорогах будет спокойствие и порядок, но для этого много надо вложить труда. Причем не только Госавтоинспекции, а всем, кто как-то связан с автомобильным движением.

Беседу вел Ф. ИЛЮХИН

Самое большое увеличение числа погибших в ДТП (в процентах по отношению к 1990 году) зарегистрировано в Вологодской (+33,5), Новгородской (+31,5), Оренбургской (+23,3), Ленинградской (+20,7), Пензенской (+19,5), Самарской (+19,3) областях, а также в Республике Коми (+29,6), Тувинской АССР (+25,5) и Приморском крае (+20,7).

АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ РОССИИ
(по данным ГАИ МВД РФ)

Количество ДТП и число пострадавших

ДТП(+0,2%) Погибло(+6,1%) Ранено(-0,2%)

197362 197659 35366 37510 214839 214409

По вине нетрезвых водителей

ДТП(-5,9%) Погибло(+0,6%) Ранено(-5,1%)

37994 35741 8126 8175 43769 41546







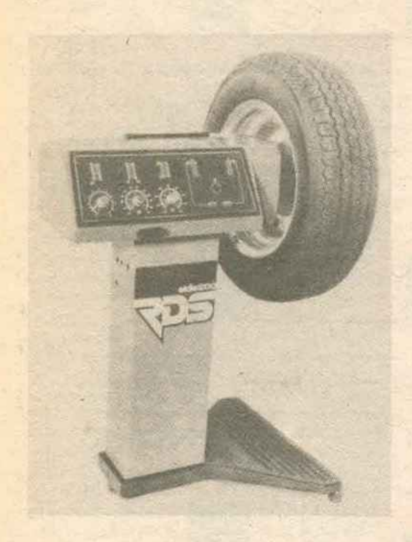
БАЛАНСИРОВОЧНЫЕ СТАНКИ ИЗ ХАРЬКОВА

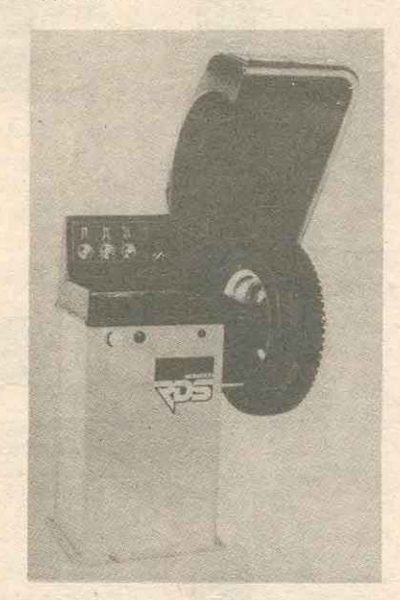
Наверное, все, кто ездит на легковых автомобилях по шоссе, знают, как плохо ведет себя машина, если на ней стоит хотя бы одно неуравновешенное колесо, особенно впереди. Это оно с ростом скорости вызывает неприятные толчки руля, кузова, ухудшает устойчивость и управляемость, на нем быстро и неравномерно изнашивается шина.

Заводы—изготовители автомобилей рекомендуют балансировать колеса через каждые 10—15 тысяч километров пробега, включив эту операцию в талоны сервисной книжки. Автолюбители применяют различные приспособления, позволяющие и в домашних условиях довольно точно делать статическую балансировку (то есть относительно оси вращения). Но для движения со скоростью выше 90 км/ч этого недостаточно: надо, чтобы колесо было отбалансировано и динамически (то есть уравновешены его левая и правая половины).

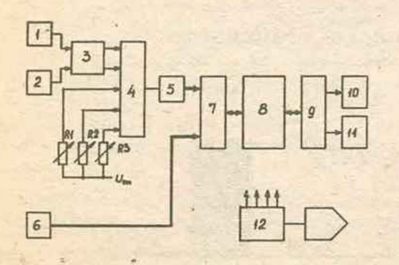
Эту операцию можно выполнить только на специальных станках, которыми должны быть оборудованы все СТО. До последнего времени их закупали за рубежом для автоцентров. Ныне же, когда по известным причинам предприятия автосервиса не в состоянии это делать, надо самим налаживать изготовление такого оборудования.

Балансировочные станки БС-1200 и БС-1010 (фото справа).





Структурная схема станков (пояснения в тексте).



Среди предприятий, которые сориентировались на производство балансировочных станков, успеха добилось харьковское НПО «Радиоэлектронные и диагностические системы». Оно выпускает две модели станков: малый — БС-1200 и большой — БС-1010, различающиеся приводом и «грузоподъемностью». На первом — колесо раскручивают рукой, на втором — электромотором. Оба снабжены высокочувствительными датчиками, измеряющими дисбаланс колеса, и микро-ЭВМ, выдающей результаты обработки (массу и положение требуемых грузиков на обеих сторонах колеса) на световые индикаторы. По своим характеристикам и техническому уровню станки не уступают зарубежным аналогам.

Важное достоинство станков в том, что их поверку может провести и не специалист, руководствуясь указаниями прилагаемой инструкции. Необходимые поправки вводят в ЭВМ, которая учитывает их при дальнейшей работе.

Тем, кто интересуется принципом работы этих и подобных станков, предлагаем рассмотреть приведенную здесь структурную схему.

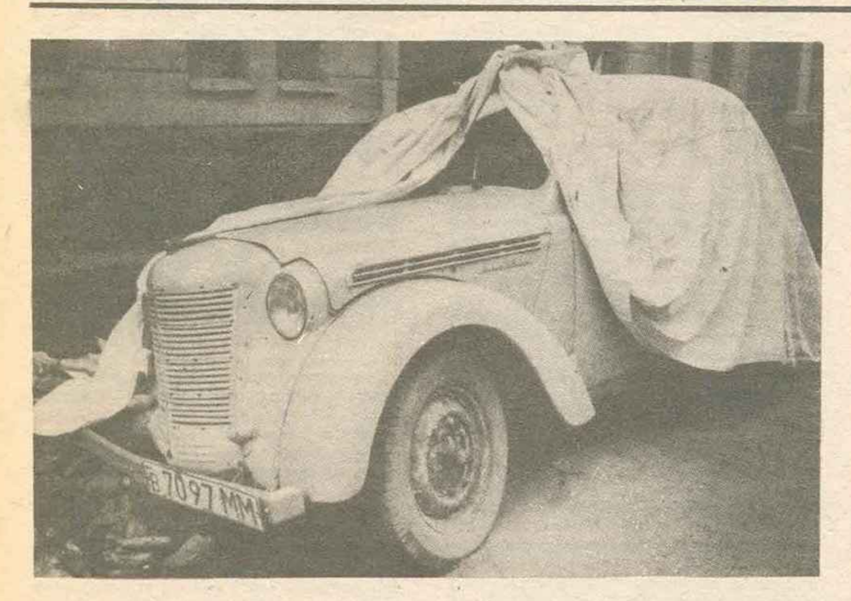
*Балансируемое колесо, вращаясь на консольно защемленном вале — роторе **6**, создает силы разной величины и направления, воспринимаемые опорами вала. Пьезоэлектрические датчики **1** и **2** измеряют моменты реакций опор и, преобразуя механические усилия в электрические сигналы, передают их через двухканальный усилитель **3** на входной аналоговый коммутатор **4**. Он последовательно опрашивает датчики, а также потенциометры R1-R3 аналогового ввода, которые сообщают геометрические размеры обода балансируемого колеса. Быстродействующий аналого-цифровой преобразователь **5** переводит сигналы коммутатора в десятиразрядный двоичный код, а он поступает через параллельный интерфейс **7** в микро-ЭВМ **8**. В нее также через интерфейс **7** поступают сигналы от датчика, фиксирующего положение ротора **6**, что обеспечивает синхронизацию при обработке сигналов и выводе информации. ЭВМ определяет скорость вращения вала и включает звуковой сигнал, когда она достигнет заданной величины. В момент их точного совпадения подается второй звуковой сигнал (другого тона) и начинается процесс (цикл) измерения. Вычисленные значения массы корректирующих грузиков, а также углов их положения в двух плоскостях коррекции (на обеих сторонах колеса) выводятся через блок сопряжения **9** на световые индикаторы **10** и **11**.*

Питание всех узлов электрической схемы станка обеспечивает источник 12.

Технические характеристики балансировочных станков БС-1200 и БС-1010 (в скобках — отличающиеся параметры последнего)

Максимальный дисбаланс колеса, при котором обеспечивается динамическая балансировка,— не менее 3000 гс·мм; коэффициент взаимного влияния плоскостей коррекции — не более 0,1; единица индикатора массы корректирующего груза — 1 г; основная погрешность определения корректирующей массы — не более 10 г; диапазон размеров обода колеса: ширина — 100—210, диаметр — 300—460 мм; максимальная масса колеса — 30 (60) кг; продолжительность измерительного цикла — не более 15 (20) с; средний срок службы станка — не менее 8 лет; электропитание — 220 (380) В; потребляемая мощность — 0,05 (0,6) кВт; габаритные размеры — 860×735×520 мм; масса — не более 50 (500) кг.

По всем вопросам, касающимся производства и покупки станков, обращаться по адресу: 310078, г. Харьков, а/я 8810, НПО «Радиоэлектронные диагностические системы». Телефоны: 93-21-01 и 94-66-66.



ПРОХУДИЛСЯ... ОБОД

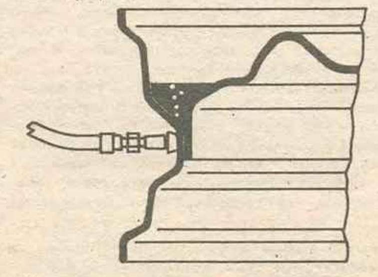
Обнаружив, что шина теряет воздух, водитель привычно ищет место прокола и предмет, повредивший покрышку и камеру. Но если шина бескамерная, то возможен и такой (к счастью, редкий) вариант: шина цела, а воздух все-таки уходит. Своим опытом делится читатель С. РЫЖКОВ из Бишкека.

Однажды летом, когда на спидометре моего ВАЗ-2109 было около 30 тысяч километров, меня стала беспокоить утечка воздуха из левого переднего колеса: за сутки давление снижалось примерно на 0,1 кгс/см^2. При тщательном осмотре шины Ех-85 не нашел не только гвоздя, но и вообще чего-либо подозрительного. Проверил штуцер с ниппелем — они в порядке, утечки воздуха нет.

Вооружившись шлангом с водой, мыльным раствором и кистью, предпринял отчаянную попытку найти повреждение в шине или, на худой конец, место утечки между шиной и ободом, но и это ничего не дало. Отчаявшись, я оттолкнул от себя колесо, надраенное с мылом до блеска и, когда оно легло на бок, облил его водой. Каково же было мое удивление, когда я увидел мельчайшие пузырьки воздуха, выходящие из стыка обода с диском. Получилось, что воздух уходит сквозь металл! Пришлось демонтировать шину с обода и внимательно осмотреть предполагаемое место утечки. Там был след контактной сварки диска с ободом, но на глянцевой окрашенной поверхности обода не удалось ничего обнаружить даже с использованием оптического прибора, который дает большое увеличение. Визуальный контроль заменил «пневматическим». Ввернул в шланг шинного насоса запасной штуцер для бескамерной шины. Правой рукой качаю воздух, левой прижимаю резиновый штуцер к подозрительному месту на ободе и наблюдаю, что происходит с другой стороны. Пузырьков воздуха нет. Перемещаю штуцер по поверхности обода — и вот, наконец, «долгожданные» пузырьки (попытался изобразить на рисунке). Все очевидно: нагнетаю воздух изнутри обода — он выходит снаружи, не подаю — тишина. Внимательно изучил «эпицентр» обнаруженного места утечки, но никаких пороков не увидел.

Тогда обезжирил всю зону, нанес слой резинового клея и, как положено по инструкции, приклеил резиновую заплату. Утечка исчезла и больше не появлялась. А сегодня на спидометре 97 000 км (шина та же, диск тот же).

В том, что повреждение было в ободе, сомнений нет. Увидеть его не смог — слишком мало. Видимо, в результате контактной сварки в металле обода возник сквозной микроскопический канал, который вначале был закрыт краской, а потом и в краске образовалась трещина. Вот такая история.



Так удалось обнаружить негерметичность в соединении обода с диском.

В ОППОЗИЦИИ К «МЕТАЛЛОКОРДУ»

оказались участники очередной встречи в курилке, когда разговор коснулся, пожалуй, страшнейшего из дефицитов — шинного. Лысые покрышки, машина на приколе — эти жуткие видения преследуют и «сезонных» автолюбителей, и тех, кто привык ездить изо дня в день круглый год. Казалось бы, последним особенно придутся по душе шины с металлокордом, для которых обещали когда-то рекордную ходимость. Но, судя по выступлению одного из корифеев, ни огромных пробегов, ни «пылкой любви» нет и в помине...

Воздав должное «коммерческим» ценам на шины и прикинув в который уже раз, чем грозит семейному бюджету замена хотя бы пары колес, собравшиеся перешли к более нейтральным — техническим проблемам. Впрочем, и они рассматривались прежде всего с позиций выживания. Немудрено, что вскоре прозвучал вопрос, адресованный «мастеру»:

— Шеф, а что ты можешь сказать насчет наварных шин?

— Ничего плохого. Впрочем, и хорошего тоже. Но деваться некуда — приходится на них ездить. Как правило, в наварку принимают только диагональные шины, например всем известные «москвичовские» М-145. Про них принято говорить «дубовые». Понятно, что имеет в виду народ? Конечно, это не те шины, с которыми можно смело пускаться в скоростной заезд: они и держат на виражах хуже радиальных, и катятся тяжелей, съедая лишний бензин.

Впрочем «дубовость» шин в каких-то случаях даже желательна. Я, например, уверен, что для наших разбитых дорог эти самые М-145— едва ли не лучшие. По крайней мере, у них редко увидишь повреждения, характерные для металлокордных. Жестко? — Да! Неприятно? — Да! Зато ты ездишь, а не стоишь в ожидании приятеля, который везет запасное колесо, потому что твои «радиалки» неожиданно кончились...

О том, как эти шины согласуются с радиальными, особый разговор. У машины классической, заднеприводной схемы нельзя устанавливать на заднюю ось диагональные шины, если на передней используются радиальные. Это правило, мужики, зарубите на своих закопченных носах!

— Шеф, а я купил по случаю как раз две шипованные «снежинки»! Что ж теперь, на передок их ставить?..

— Лучше бы купил четыре, чтоб голову не ломать. А с диагональными шинами сзади и радиальными впереди можешь и в беду попасть. Ведь под действием боковых сил задняя ось смещается гораздо больше, чем допустимо для сохранения устойчи-

вости (слишком велик увод шин). Проще говоря, «зад обгоняет перед». Машина становится совершенно неустойчивой, плывет из стороны в сторону от любого порыва ветра, изменения наклона дороги, даже когда выбоину пытаешься объехать.

— А ГАИ куда смотрит?

— Ты знаешь: инспектор если остановит, в лучшем случае мельком глянет, не лысые ли колеса. А сейчас ведь немало наварных шин с рисунком радиальных: их надо уметь различать. Кто скажет, сколько «таинственных» аварий на дорогах происходит из-за неправильной комбинации шин, а вовсе не из-за козней инопланетян. И это явление — наше, отечественное, где-нибудь в ФРГ вряд ли возможное: там «Мерседес» не встретишь на шинах от сенокосилки.

— Да, братцы... Ездим абы как — на авось! Помню случай: стояли на передке радиальные Ми-16, а назад я рискнул-таки забортовать диагональные (кажется, М-145) — из «наварки». Первое ощущение было до жути неприятное: даже на прямой машина еле-еле «стоит» — ерзает, а уж в повороты входит так охотно, услужливо, что любой поймет: что-то не в порядке! Порезче перестроишься — никак не хочет стабилизироваться, лови ее... Не езда — рыдания!

Так я мучился месяца два: думал привыкнуть. И вот еду как-то в дождь, асфальт блестит... Вдруг выбоина. Немного опоздал, наверное: крутанул баранку — и «жигуленок» понесло, как по льду. Я этого не ждал, если бы не богатая зимняя практика, добром бы не кончилось...

— Поймал все-таки?

— В сантиметрах от канавы... Потом вспомнил, что к чему, отъехал в сторонку, и поменял местами передние и задние колеса. Конечно, скорректировал давление... И — вперед.

Мужики! Это было как чудо. Машина стала неузнаваема. Устойчивость — что надо, управляется хорошо, не хуже, чем с «радиалками» на передке. С той поры я только так и езжу. Даже зимой, при гололедице, ощущение очень неплохое, вселяет уверенность...

— Погоди, старичок. Диагональные шины тоже не без недостатков. На льду, полагаю, не столько шины тебе помогают, сколько другая деталь: голова. Конечно, если ездить, как ты,— ежедневно, круглый год — и так лет двадцать кряду, можно любой гололед осилить!

А я замечу: есть все-таки ситуации, где машина на «диагоналках» явно теряет устойчивость. Попробуй, например, один и тот же поворот проходить со все возрастающей скоростью: на этих шинах срывает в занос гораздо быстрей, чем на радиальных.

Речь пока о чистом, сухом асфальте. А если он мокрый, грязный, хуже того — замасленный? Тут разницу почувствует и тот, кто ездит более чем скромно.

А этакая чувствительность диагональных шин к разным дефектам асфальта: продольным трещинам, уступам... Наверное, «круглый» профиль им помогает: шины будто сами выискивают колеи, даже малозаметные — машину водит в стороны порой так, что рискуешь зацепить соседа.

— Погоди, о каких колеях ты говоришь?

— Приглядись к любой улице с интенсивным движением, четкой разметкой и милицией, которая бдит... Ясно: тут все «соблюдают рядность»,— и летом в мягком асфальте накатывают великолепные колеи. От того, что их края не острые, а мягко закругленные, суть не меняется. Здесь будь начеку — машину может неожиданно бросить в сторону.

— А мне что посоветуете насчет шин? У меня уже три «Ми-шестнадцатых» «скривились». Выбросить жалко: протектор-то еще новенький!

— Эх, брат... Рецепта реанимации тебе никто не даст: его нет. Ведь шина оттого кривая, что часть проволочек корда в каркасе лопнула, какие-то вообще вылезли наружу — держать форму стало, образно говоря, некому.

— Стоп, шеф! Тут, замечу, ты заблуждаешься, хоть и корифей. В каркасе, по крайней мере у наших легковых шин, никакого металлокорда нет. Стальные нити есть в брекере — это такой слой между каркасом и протектором. А каркас, спрятанный между слоями резины,— из синтетических нитей. Они-то и рвутся от бесчисленных ударов (а иногда хватает и одного, посильнее). И тогда, действительно, шина теряет правильную форму, «грыжа» вылезает...

— Хочешь меня убедить, что металлокорд не рвется? А проволочки, что наружу торчат,— безобидное украшение?

— Об этом свой разговор. Я только хотел сказать, что шина — штука достаточно сложная, не бублик с воздухом внутри. И винить во всех наших бедах металлокорд некорректно, если не сказать неграмотно. Хотя, конечно, и от него хлопот немало: к примеру, лопнувшие нити станут вылезать внутрь — пойдет прокол за проколом, камеру клеить бесполезно. Бывает штука и еще чудней: это уж специалисты рассказали. «Конусность брекера» называется — когда его нити уложены так, что оказались на разной высоте от центра шины, как бы по образующей конуса. Снаружи вообще ничего не определишь — а машину тянет вбок, как проклятую!

— А мне вот приходилось читать, что радиальные шины чувствительны к пониженному давлению — из-за него и каркас быстрее разрушается.

— Читал и я об этом. Повышенные деформации, нагрев нитей... Но, ей-Богу, трудно вообразить, будто тысячи и тысячи машин эксплуатируют с пониженным давлением — словно водители-злодеи дружно сговорились против благодетелей-шинников. Короче, отклонения могут влиять, но главная причина — при ударах об острые края кромок нити каркаса — а ведь на самых «модных» шинах Ех, то бишь Бл-85, он однослойный! — просто рвутся. Элементарно!

Так что, друзья, не сочтите за крамолу,— подобную конструкцию, в свое время преподнесенную как вершина прогресса, для наших дорог считаю непригодной.

Кстати, специалисты мою точку зрения молчаливо подтверждают. Когда некто высылает на завод кривую шину с пробегом, куда меньшим гарантийного, а взамен не получает ничего — это вполне отвечает моей концепции! Ему тем самым дают понять, что ездил он безграмотно, неумело, иными словами, не смог избежать ударов. Шина не виновата — виноват владелец! А когда «виноватых» миллион?

— Но коль уж мы такими шинами пользуемся — в наварку-то их принимают?

— Как говорят чиновники, в соответствии с вышеизложенным. В переводе на нормальный язык: если каркас не поврежден, нити металлокорда целы — ну и так далее.

— Выходит, на кривой шине...

—...далеко не уедешь, это точно. Место ей в лучшем случае в багажнике, да и то... Всерьез на такую «запаску» рассчитывать нечего.

— Ну, а что почувствуешь, если на машине окажутся вдруг две кривые шины?

— Спроси уж сразу про четыре, и я скажу, куда тебе с ними надо ехать. Ишь, остряк нашелся!

Записал Э. КОНОП

СЛОВО ВЛАДЕЛЬЦАМ «СТАРЫХ» «МОСКВИЧЕЙ»

Применительно к машинам, о которых пойдет речь, слово «старый» вполне употребимо без кавычек: «Москвич-412», «2140», не говоря уж о «408-м» — модели и впрямь устаревшие, да и большая часть таких машин уже в преклонном возрасте. Однако их у владельцев около четырех миллионов, а «Москвич-412ИЭ», «ИЖ-комби» сходят с конвейера и по сей день, и для многих автолюбителей они — самые что ни на есть новые. Этим читателям будет нелишне узнать, какие хлопоты ждут впереди, а каких можно избежать, приняв упреждающие меры. Мы постарались отыскать такие советы в работах, присланных на конкурс «Ищем авторов».

Среди автолюбителей, особенно владельцев «жигулей», бытует мнение, что на «москвичах» ездят люди, обиженные судьбой, или упрямые чудаки. Но хозяева «москвичей» придерживаются иного мнения, обнаруживая «собственную гордость», как **В. Чикунов** из Саратова. Вот что он пишет.

Была возможность приобрести ВАЗ-21013, но одновременно пришли «москвичи-21406» («сельские»), и я купил такой. Почему? Наверное, потому, что этот автомобиль более «российский», лучше приспособлен к обслуживанию и ремонту собственными силами. К тому же на него проще было достать запасные части, даже в магазине, и по более умеренной цене. Конечно, можно сказать: купил машину, чтобы ремонтировать. Но с 1982 года я наездил более 80 тысяч километров без особых неприятностей. Комфорт не «жигулевский», но утешаюсь тем, что езжу регулярно, не унижаюсь в «сервисе», да и бензин подешевле (модификация с дефорсированным двигателем для бензина А-76).

Резонное суждение. Что касается неприятностей, о них читатели поведали немало, но обнаружить закономерность появления дефектов зачастую трудно: то, что у одной машины ломалось через две тысячи километров, у другой — через сто двадцать. При этом виной мог быть элементарный брак. Иной раз такую халтуру нельзя считать чисто «москвичовской». Например, один и тот же дефект электрического омывателя (о нем речь впереди) может встречаться у «москвичей» и «жигулей», даже микроавтобусов, потому что эти узлы у них совершенно одинаковы и изготовлены на одном

заводе. Тем не менее нам показались интересными наблюдения, которыми поделился **С. Сурин** из Черкасской области.

Долго никто из специалистов и «бывалых» не мог разгадать тайну самопроизвольного включения ближнего света. После нескольких остановок инспекторами за езду «днем с огнем» пришлось самому основательно взяться за разгадку этого секрета. Причина оказалась, как всегда, простой. При малейшей встряске выпадала конусная впайка из верхнего контакта реле ближнего света, замыкая собой цепь. А при включении реле (я уже потом приспособился) она вставала на место до очередной встряски. Пришлось выбросить эту впайку, чтобы получить надежный контроль над ближнем светом.

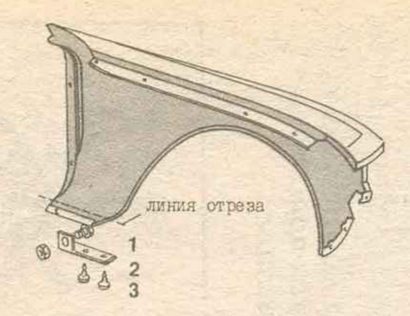
При пробеге около 30 000 км появилась еще одна загадка. При изменении режима работы горячего двигателя (переключение передач и т. п.) он стал глохнуть, а пускался вновь с трудом. Только когда остывал, пуск становился надежным. Обследовав системы зажигания и карбюратор, ничего подозрительного не выявил, кроме небольшого люфта прерывателя-распределителя. Однажды из дальней поездки мне удалось добраться до дома только после того, как я притянул «трамблер» резинкой, зафиксировав его таким способом в одном положении. Своевременную помощь оказал тогда журнал «За рулем». В нем появился совет одного из «бывалых» — надежно скрепить корпус «трамблера» с его хвостовиком. (Подробно об этом можно прочитать в ЗР, 1989, № 6 — **ред.**)

С. Сурин успешно преодолел и другие неисправности, довольно многочисленные, и не без гордости сообщил, что «давно разменял третью сотню тысяч километров».

Но чтобы избежать непредвиденных отказов и поломок на первых же тысячах километров (а иногда и раньше) из-за плохо затянутой гайки (об этом часто говорится в письмах читателей), советуем после покупки проверить и подтянуть, если надо, весь крепеж. Впрочем, это совет купившему любой автомобиль — не только «Москвич».

А для продления жизни машины есть не менее универсальная рекомендация: провести антикоррозионную обработку кузова. Некоторыми важными подробностями об этом поделился **Н. Могилев** из Новосибирска.

Прежде всего необходимо снять крылья «Москвича» и нанести изнутри мастику — скажем, битумную. Но сначала обрежьте крылья снизу (у порогов) на 3—4 см (рис. 1) — тогда в них не будет скапливаться грязь. Чтобы крылья не вибрировали, на освободившийся болт установите уголок или пластину толщиной 2—3 мм, прикрепив ее к кромке крыла двумя винтами-саморезами (расстояние между ними 25—40 мм). Этого вполне достаточно. Что-то похожее делалось на ГАЗ-21, а сейчас — на ГАЗ-3102. Пороги тщательно обработайте внутри защитным составом (например, «Мовилем») и оставьте без одной пробки посередине: вентиляция обеспечена. Не беспокойтесь, грязи и пыли внутри будет ненамного больше, а сохранность значительно улучшится. Препарат можно нанести из салона любым распылителем, предварительно сняв резиновые коврики или вынув заглушку, — через отверстие в задней арке щеткой «ерш», закрепленной на длинной толстой проволоке с ручкой на конце, чтобы поворачивать. При работе заднее колесо удобнее снять.



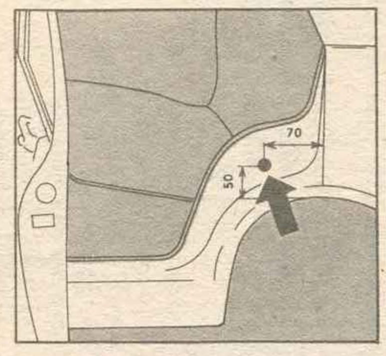


Рис. 1. Переделка крыла: 1 — штатный болт с шайбой; 2 — пластина; 3 — винты-саморезы.

Рис. 2. Отверстие для антикоррозионной обработки.

У арки колеса есть особенность: ее стенки, прикрытые задней дверью,— двойные. В месте, указанном стрелкой (рис. 2), следует просверлить отверстие диаметром 12—14 мм, чтобы распылителем нанести защитное покрытие. Тогда отбортовка крыла будет спасена от коррозии на длительный срок. Отверстие закройте пробкой или залепите пластилином. Ни то, ни другое при посадке мешать не будет и на внешнем виде машины не отразится.

Карманы в багажнике необходимо тщательно обработать «Мовилем», «Резистином» или другими составами, а затем залить расплавленным битумом. Это надежная защита от ржавчины, да и уборка этих мест значительно упростится.

Следует также позаботиться об усилении некоторых частей кузова, на которых трещины появляются очень скоро. Снимите заднее сиденье. Вы увидите две приваренные к полу гайки для крепления глушителя. Подберите лист длиной в 2—2,5 раза больше расстояния между ними, просверлите в нем два отверстия под выступающие болты, залейте намеченное место под «заплату» расплавленным битумом и, пока он горячий, уложите лист на слой битума и прижмите гайками. Если болты для этого коротки, заранее замените их более длинными. Можете быть уверены — тысяч на 150 сохранность кузова обеспечена; в противном случае через 15—20 тысяч по полу пойдут трещины. Подобного усиления требует и кронштейн выхлопной трубы у заднего бампера.

Если вы регулярно ездите по проселкам, имейте в виду; жесткость кузова недостаточна и для крепления задних амортизаторов, поэтому советую со стороны багажника поставить полосу размером 50×800 мм и толщиной 4—5 мм, а снизу — другую, с отбортовкой, размером 100××800 и толщиной 2—2,5 мм. Изогните ее по месту. Предварительно следует разметить и просверлить в пластинах отверстия под крепеж амортизатора. Затем просверлите кузов и пластины по краям для того, чтобы стянуть их болтами M10. Естественно, эти усилители надо покрыть антикоррозионным составом. За всё время эксплуатации их больше трогать не придется.

Для вентиляции и, следовательно, лучшей сохранности пола под резиновые коврики в кабине положите полиэтиленовые решетки (они применяются домохозяйками на кухне).

Полуоси также требуют ухода. Как показывает опыт, их закрытые подшипники иной раз смазаны недостаточно. Тонкой отверткой нужно отогнуть одно из уплотнений подшипника, поддев резину со стороны внутренней обоймы, добавить «Литола» и поставить на место. Первый раз это полезно сделать при пробеге 8—10 000 км, а затем — через 60—70 000.

Тщательного ухода требует и ручной тормоз. Нередко его трос заедает в трубке тормозного щита. Чтобы избежать этого, заполните трубку «Литолом». Им же должен быть наполнен и защитный чехол, надетый на трубку. Это особенно помогает в слякоть и заморозки.

А вот совет **А. Вьюника** из Запорожья: надеть на трос ручного тормоза полихлорвиниловую трубку, трос же покрыть графитовой смазкой. О другом усовершенствовании расскажет он сам.

После сорока тысяч пробега стал «подтекать» передний сальник коленчатого вала. Для устранения неисправности я снял радиатор, храповик и шкив. Затем, зная

размер сальника, высверлил по кругу закрывающую его стенку. После замены сальника закрыл высверленное отверстие самодельной крышкой и зафиксировал ее винтами. В следующий раз работа намного ускорится и будет менее трудоемкой.

Как это всегда бывает у автолюбителей, разговор свернул на тему ремонта. Вот чем еще поделился В. Чикунов.

Неисправность случилась на пятом году: провернулась соединительная муфта между валами электродвигателя и насоса в опрыскивателе ветрового стекла. Пластмасса, из которой ее штампуют, через несколько лет работы стареет и перестает выдерживать нагрузку. Чтобы соединить рассыпавшиеся части, нагретым паяльником утопил вдоль муфты три стержня, вырезанные из канцелярской скрепки. Затем ее наружную цилиндрическую поверхность плотно, виток к витку, обмотал одиночным телефонным проводом с полиэтиленовой изоляцией и оплавил ее паяльником. Для восстановления посадочных мест валов нагрел их концы и вставил в отверстия муфты, а затем остудил водой. Муфта и по сей день выдерживает нагрузки, не разрушаясь.

В своем «Москвиче-21406» я установил бензиновый фильтр-отстойник на верхний болт замка капота, то есть в самой высокой точке. Отстойник включил в трубопровод перед бензонасосом. Запас бензина в нем раз и навсегда избавил от обсыхания клапанов в насосе. После него (перед карбюратором) я поставил покупной бумажный фильтр. Такая система обеспечила чистый карбюратор.

По этому вопросу есть дополнения у Н. Могилева.

Довольно часто после стоянки бензин уходит из бензонасоса в бак и бывает трудно его закачать в карбюратор. Разрежьте трубку, выходящую из бака, вставьте бензокраник от мотоцикла, например от ЯВЫ (он достаточно надежен), и при длительных стоянках перекрывайте его. Выгода двойная: и противоугонное устройство появилось, и бензин всегда в трубке.

Ну а если все же бензин испарится из поплавковой камеры — добавить его туда до уровня, благо он всегда виден (речь идет о карбюраторе К-126), можно струей из паяльной лампы, направив ее мимо диффузоров, в поплавковую камеру. Надо только отвернуть крышку воздушного фильтра.

Случается, начинает подтекать масло из-под бензонасоса — тогда половина двигателя покрывается масляной пленкой с пылью. Нет причины паниковать. Снимите бензонасос и уложите ушками на ровную плиту: вы увидите, что они деформированы. Несколько минут работы напильником — и параллельность поверхностей будет восстановлена. Бензонасос послужит еще не одну тысячу километров.

Течь жидкости из цилиндра сцепления появляется в самый неподходящий момент. Временно поможет от нее избавиться... атмосферное давление. Обмотайте крышку бачка изоляционной лентой, отверстие в крышке залепите пластилином. Жидкость удерживается в бачке, и так можно проехать не одну сотню километров. Все зависит от меры утечки и частоты пользования сцеплением.

Безусловно, одним советы покажутся пустяковыми, другие найдут для себя что-то новое. Главное — в любой ситуации хозяином положения должен быть водитель, а не сломавшийся автомобиль. Выход можно найти всегда, даже из безвыходного, как поначалу кажется, положения.

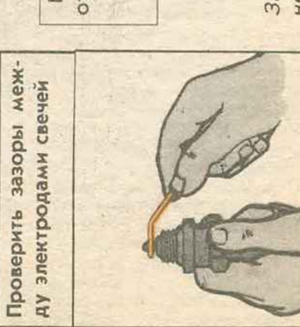
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ

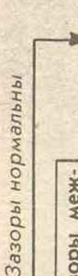
БЕСКОНТАКТНАЯ СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

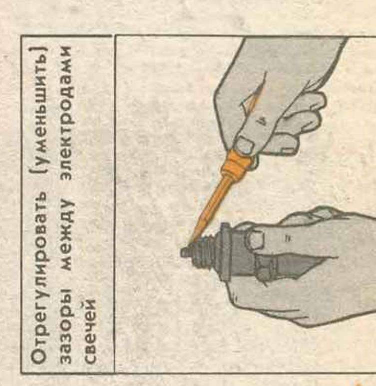
Продолжение, начало в предыдущем номере

Двигатель работает неустойчиво на холостом ходу

Причины: слишком большой зазор между электродами свечей (см. ЗР, 1992, № 3), неправильный угол опережения зажигания.







Двигатель работает неустойчиво при больших частотах вращения коленчатого вала

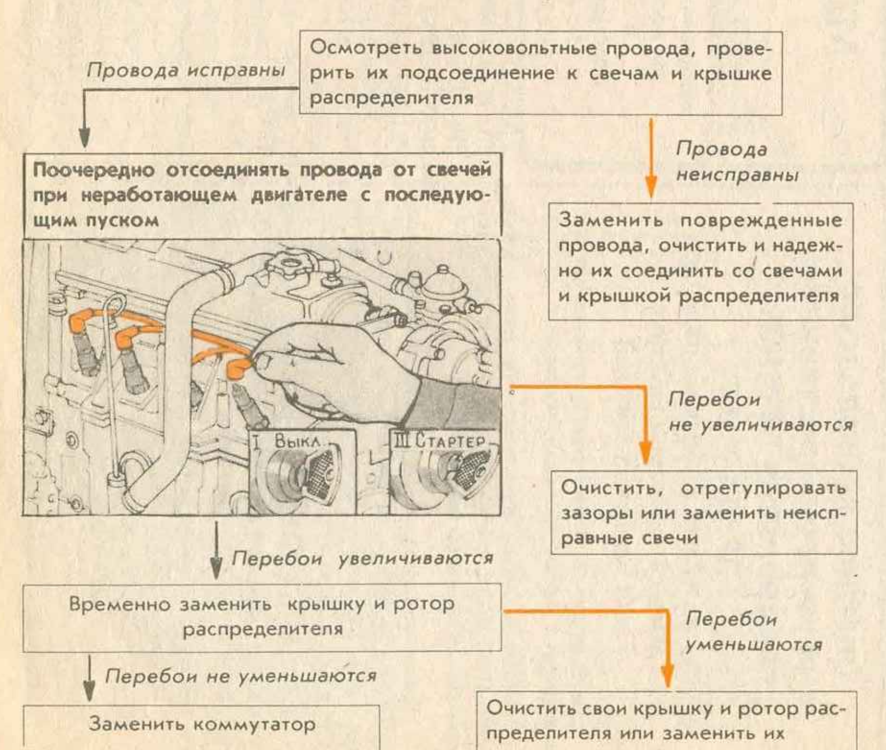
Основная причина — ослабление пружин 2 грузиков 1 в центробежном автомате опережения зажигания (см. рисунок). Для устранения разобрать датчик-распределитель и заменить пружины грузиков.

1 2 2

Двигатель работает неустойчиво на всех режимах

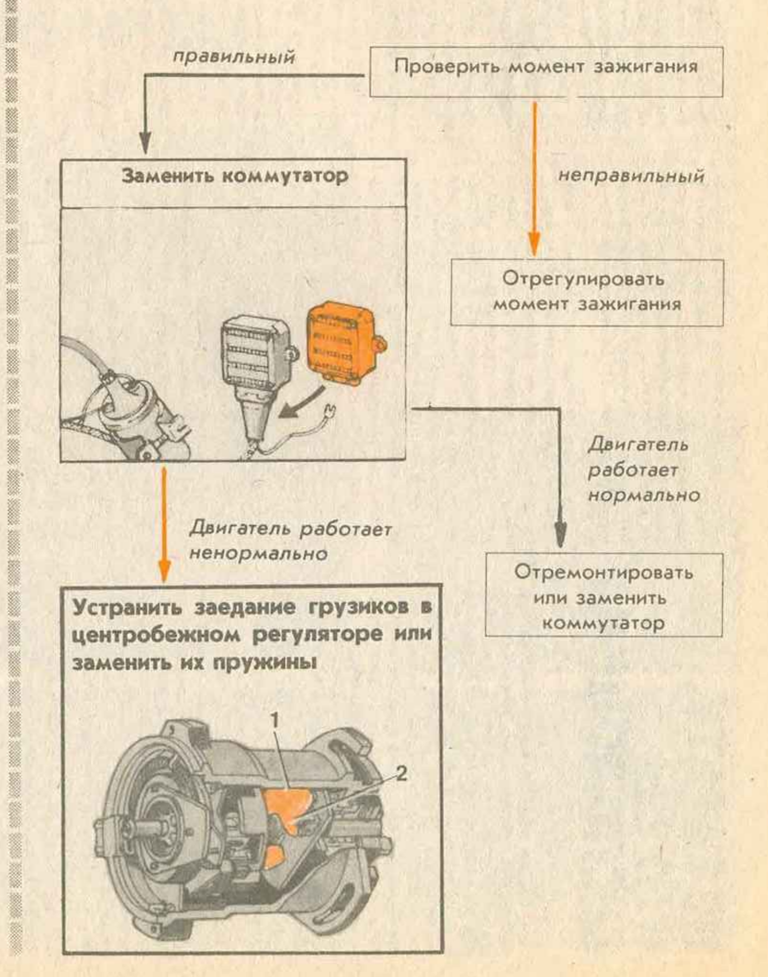
Причины: повреждение высоковольтных проводов, ненадежность их соединения со свечами и крышкой распределителя, износ электродов или замасливание свечей, загрязнение или повреждение крышки и ротора распределителя, а также неисправность коммутатора.

Напомним, что наличие электронных приборов в системе зажигания требует особой тщательности и осторожности при поиске неисправностей. Прежде всего, нельзя отключать элементы системы зажигания при работающем двигателе. В частности, нельзя проверять работоспособность свечей, поочередно отключая их при работающем двигателе, — так можно вывести из строя электронику в системе зажигания. Отключают свечи только на неработающем двигателе, а затем пускают его для контроля работоспособности свечи.



Двигатель не развивает полной мощности, ухудшилась приемистость

Причины: неправильный угол опережения зажигания, заедание грузиков в центробежном регуляторе опережения или ослабление их пружин, а также неисправность коммутатора.



НЕ ВЕРЬТЕ, ЧТО ВЫ БЕСПОМОЩНЫ

Стоит ли объяснять, до чего трудно человеку с ограниченной подвижностью ремонтировать и обслуживать свой автомобиль. Ф. ШМИДТ, живущий в Алтайском крае, судит об этом не понаслышке: он — инвалид 1-й группы. Однако за десять лет эксплуатации ЗАЗ-968М с ручным управлением автор сделал этот автомобиль более приспособленным для своих физических возможностей, и устранение неисправностей, по его словам,— уже не столь мучительное занятие, как прежде. «Я даже надеюсь,— пишет он,— что некоторые мои рекомендации могут оказаться полезными не только для инвалидов».

Здоровому человеку не составляет труда, например, открыть капот своего автомобиля и подсоединить к клеммам аккумулятора провода для подзарядки. Но для очень многих инвалидов и такая элементарная операция — настоящая проблема. Ведь даже к капоту на своей коляске не всегда можно подъехать. Выход я нашел довольно простой: подзаряжаю батарею через гнездо для переносной лампы. Штекер использовал от старого фонаря, но его можно сделать и самому, важно только при этом не перепутать контакты и не забывать, подключая зарядное устройство, что при отключенной «массе» ток не поступит. Жаль, что заводские конструкторы не учли такую возможность прямой подзарядки хотя бы на модификациях для инвалидов.

«Мелочей», облегчающих жизнь владельцу, можно насчитать довольно много. Например, многие водители «запорожцев» хорошо знают, что звуковой сигнал расположен в неподходящем месте и дорожная грязь частенько его портит. Я разместил сигнал над бампером, а перед ним на кронштейнах установил номерной знак. Вот уже три года сигнал постоянно исправен, да и номерной знак не так пачкается.

Зимой инвалидам приходится особенно трудно. Впрочем, и здоровые водители порой подолгу мучаются с запуском двигателя. Решил я и эту проблему, хотя здесь потрудиться пришлось немало: вмонтировал в картер нагревательный элемент от электрического чайника. Картер, разумеется, пришлось снимать, чтобы просверлить в нем отверстия, а резиновые прокладки заменить на самодельные маслостойкие. Остальные детали использовал от электрочайника: переходную вилку, гнездо для штекера, шнур. Теперь в мороз перед запуском двигателя включаю обогреватель минут на 15—20, и коленвал с легкостью проворачивается в моторном масле, разогретом до 50 градусов.

Чтобы залить масло в коробку передач, не залезая под машину, поднимаю свой «Запорожец» домкратом со стороны заливного отверстия и, сняв заднее колесо, подливаю масло через трубку с маленькой лейкой. Трубку я выбрал из легкого сплава, согнул ее в 75 сантиметрах от конца, а другой, короткий конец соединил обрезком шланга с обыкновенной воронкой для хим-реактивов.

Развал и схождение колес регулирую сам, инструменты тоже использую самодельные. Для регулировки развала служит хорошо оструганная доска с вырезом в центре для ступицы. Вдоль доски, если поставить ее вертикально, на гвоздике висит нить с грузиком на конце, а внизу перпендикулярно отвесу нанесена линия с миллиметровыми делениями. Расстояние между гвоздем и нулевой точкой соответствует верхней и нижней точкам колеса. Прикладываю эту доску ребром к колесу, и если развал отрегулирован верно, то нить с отвесом отходит от нулевой отметки на 3 мм. Схождение колес измеряю выдвижной линейкой, которую сделал из лыжной палки и круглой рейки, нанеся на нее деления. Пользоваться такой линейкой удобно и просто.

Конечно же, очень хочется, чтобы автомобиль на заводе был изготовлен с душой, а на СТО инвалиды не чувствовали себя назойливыми и никому не нужными. Но жить приходится, исходя из условий реальной действительности, и своим товарищам по несчастью хочу напоследок пожелать: чаще пробуйте свои силы в обслуживании автомобиля, не внушайте себе, что вы беспомощны.

Чтобы у **«Нивы»** защитить пороги, нижнюю часть дверей и прилегающие к ним участки крыльев от вылетающих из-под колес камней, песка и грязи, владельцы вынуждены устанавливать широкие фартуки, наклеивать на повреждаемые части кузова резину и т. п. Все это не очень практично, как я убедился.

Предлагаю лучшее решение, которое представлено на фото. Это съемная подножка, кронштейны которой входят в домкратные гнезда. Ее можно сделать из алюминиевого профиля шириной 80—90 и длиной 1300 мм, деревянной рейки и т. п. Фиксаторы кронштейна, входящие в гнезда, должны иметь поперечное сечение 15×20 мм. Остальные размеры, как и сама конструкция подножки, зависят от применяемого материала. Необходимо, однако, учесть, что на нее наступает пассажир, садясь в машину, и сделать подножку достаточно жесткой и прочной.

Уверен, что все, кто сделает такую подножку, останутся довольны.

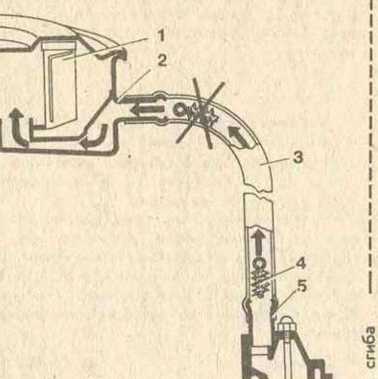
Амурская область, п. Ларба **В. МАРТЫНОВ**

Грязезащитная подножка на «Ниве».



Однажды при морозе 28—30 градусов на моих **«Жигулях»** во время движения стал глохнуть двигатель.

При осмотре обнаружил в корпусе воздушного фильтра лед и много масла. Снял вытяжной шланг вентиляции картера.



Система вентиляции картера: 1 — фильтрующий элемент воздушного фильтра; 2 — патрубок корпуса воздушного фильтра; 3 — шланг; 4 — пламегаситель; 5 — патрубок маслоотделителя.

Оказалось, что на пламегасителе намерзла вода, пары которой есть в картерных газах, и образовала пробку в шланге.

Избавился от этой неприятности очень просто. Извлек пламегаситель, очистил его от замерзшей воды и грязи, а затем поставил в нижний конец вытяжного шланга (можно даже в патрубок крышки маслоотделителя), как показано на рисунке. Здесь температура выше, чем наверху, и пламегаситель никогда больше не замерзал.

Позже неожиданно обнаружил еще один эффект от его перестановки: значительно меньше стало попадать масла в корпус воздушного фильтра, да и расход его, кажется, уменьшился.

Отсюда вывод: переставьте пламегаситель вниз, не дожидаясь зимы.

М. ПОДОЛЬСКИЙ

Кемеровская область, г. Юрга

Линия сгиба

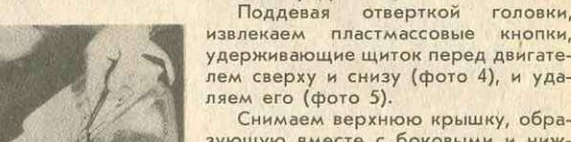
СНИМАЕМ ПЕРЕДНИЙ БАМПЕР АЗЛК-2141

Передний бампер, а также облицовку радиатора и фонари приходится снимать, чтобы отремонтировать кузов или получить доступ к закрываемым ими передней части двигателя, крыльям.

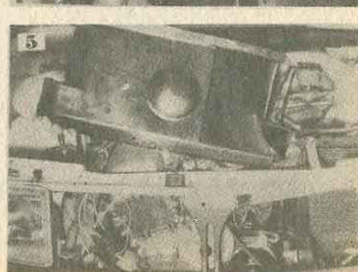
Начнем с облицовки. Освобождаем верхний край, сняв пружинные скобы (фото 1). Отворачиваем два винта, расположенные с левой и правой стороны (фото 2), и снимаем облицовку (фото 3).

Поддевая отверткой головки, извлекаем пластмассовые кнопки, удерживающие щиток перед двигателем сверху и снизу (фото 4), и удаляем его (фото 5).

Снимаем верхнюю крышку, образующую вместе с боковыми и нижним щитками кожух радиатора, отстегиваем пружинные держатели боковых щитков и снимаем их (фото 6).









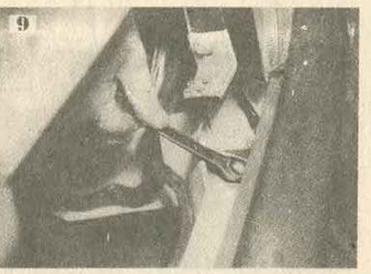
Теперь отворачиваем левый (по ходу движения) винт крепления бампера (фото 7), расположенный у левой стенки радиатора, а после снятия аккумулятора отворачиваем правый (фото 8). Остается отвернуть два средних винта, крепящих бампер (фото 9), и можно его снимать.

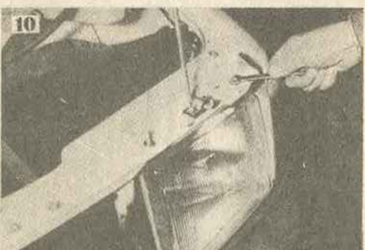
Чтобы демонтировать фару, отворачиваем два винта, крепящих ее вверху (фото 10), и ослабляем гайку внизу, фиксирующую фару в вильчатом кронштейне, приваренном к кузову.

Наконец, отворачиваем гайки с двух шпилек переднего фонаря (фото 10) и снимаем его, рассоединив колодку проводов (фото 11). Устанавливаем детали в обратном порядке.

В следующем номере —

«СНИМАЕМ ЗАДНИЙ БАМПЕР АЗЛК-2141»





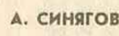

Линия сгиба

При замене передних тормозных шлангов в **«жигулях»** (и некоторых других моделях автомобилей) самое трудное — отвернуть, особенно без специального ключа, приржавевшие гайки, соединяющие шланги с трубками.

Если на машине этого сделать не удалось, снимите шланг вместе с трубкой, чтобы разъединить их на верстаке при помощи тисков.

Для извлечения шланга из кронштейна на кузове разрежьте его ушко до отверстия, а затем отогните одну половину. После установки шланга верните ее на место.

* * *



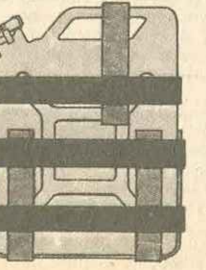
В **двигателе ВАЗ-2101** после 150 000 км пробега «потек» задний сальник коленчатого вала. При разборке выяснилось, что в месте контакта на валу образовалась заметная канавка.

Чтобы новый сальник работал по неизношенной поверхности, я сместил его в гнезде на 3 мм, подложив старое компрессионное кольцо от двигателя ГАЗ-24, распилив немного зазор в замке. Глубина посадки сальника остается вполне достаточной.

г. Вологда **А. СИНЯГОВ**

Чтобы защитить от скалывания краску на боковых поверхностях металлической **канистры** (при перевозках) и на днище (при хранении на бетонном полу гаража), полезно надеть на нее кольца и полосы, вырезанные из шинных камер подходящего размера, как показано на рисунке.

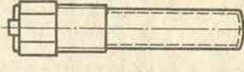
г. **Павловск** **Н. БУЗИН**



Защита канистры резиновыми полосами и кольцами.

При выворачивании сливной пробки из бензобака **ЗАЗ-968** на ней смялись грани так, что ставить ее было нельзя. Замена нашлась в гараже — отработавший датчик температуры ТМ-101. Отрезав от него гладкую цилиндрическую часть, как показано на рисунке, я получил нержавеющую пробку с нужной резьбой.

г. Киев **А. КОЗАЧЕНКО**



Датчик ТМ-101, превращенный в пробку (пунктиром показана удаляемая часть).

Многие автомобилисты смазывают края обода **колеса** различными составами — воском, маслом, чтобы облегчить монтаж и демонтаж шин. Недостаток этого способа в том, что при проколе камеры покрышка легко проворачивается на скользком ободе и отрывает вентиль камеры.

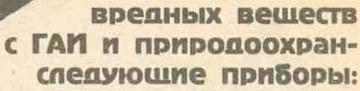
Я пользуюсь полиэтиленовой пленкой, прокладывая ее между ободом и бортом покрышки. Она дает тот же положительный эффект, зато по ней почти не скользит борт покрышки.

Алтайский край,
г. Славгород **С. ХАРИТОНОВ**

Подшипник водяного насоса в **«Волге»** ГАЗ-24 (как сказано в инструкции, не требующий смазки) служит обычно 75—90 тысяч километров. Если же его все-таки периодически смазывать — скажем, одновременно с заменой масла в двигателе, срок службы увеличится чуть ли не вдвое.

Как это выполнить? Снимаем крыльчатку, приводные ремни (заметив, где какой надет, чтобы поставить их потом на старые места) и шкивы. Затем выворачиваем стопорный винт М6 в верхней части насоса и ставим вместо винта масленку (можно снять ее на время работы с дверной петли). Шприцуем подшипник «Литолом-24», пока старая смазка не выйдет через уплотнения. Ставим все снятые детали на место, обратив внимание на надежность затяжки четырех винтов, крепящих шкивы.

г. Астрахань **А. ЛОГИНОВ**



Снизить расход бензина, уменьшить выбросы вредных веществ в атмосферу, избежать неприятностей с ГАИ и природоохранными органами Вам позволят следующие приборы:

ПО "Закарпатприбор" ПРЕДСТАВЛЯЕТ



АГ 2110

ТАЛОН

Дата.........
Модель.........
Гос.номер.........

Содержание выбросов

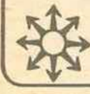
	CO	CH
Н	%	%
1/мин.	1,00	0,020
800		

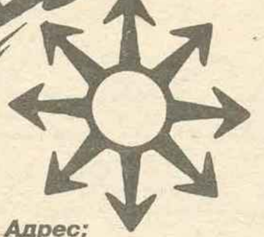
Подпись.........
Фамилия.........

Применяется для контроля токсичности выхлопных газов автомобилей. Прибор обеспечивает:

* *непрерывное измерение и цифровую индикацию содержания углеводородов (CH), окиси углеводорода (CO) и частоты вращения коленчатого вала;*
* *автоматическую калибровку каналов;*
* *высокую стабильность измерений;*
* *минимум технического обслуживания;*
* *печать результатов измерений (вариант-талон для водителя проверяемого автомобиля).*

Предназначен для работников станций автотехобслуживания, ГАИ, гаражей, природоохранных и других организаций.



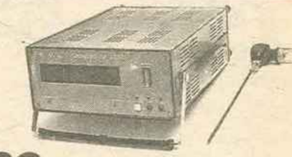


Адрес:

294015, г. Ужгород, Бозрошская дорога, 2, отдел маркетинга.
Телетайп: 274185 МОДУЛЬ
Телефакс: (031) 6 22 54

ПО "ЗАКАРПАТПРИБОР" представляет

Справки по:
техническим вопросам тел. (031) 6-30-05,
условиям поставки тел. (031) 6-34-67 (отд. маркетинга), (031) 6-26-63 (отд. сбыта)



ГЛ 1122

Применяется для измерения содержания углеводородов (пропан, гексан) в выхлопных газах автомобилей. Прибор обеспечивает:

* *непрерывный режим и цифровую индикацию измерений;*
* *высокую селективность и быстродействие;*
* *выход на цифропечать.*

Прост и удобен в эксплуатации. Область применения аналогична прибору АГ 2110.

АГ 1200



Применяется для обнаружения паров алкоголя при контроле трезвости водителей сотрудниками ГАИ, медработниками автопредприятий и лечебных учреждений при экспертизе алкогольного опьянения. Прибор работает от сети 220 В и бортовой сети автомобиля 12 В.

Вниманию специалистов по автоматизации технологических процессов и измерительным системам

ПО "Закарпатприбор"

Ш 711/1И

Многоканальный цифровой измерительный преобразователь сигналов датчиков температуры и сигналов постоянного тока обеспечит Вам решение проблем, возникающих при автоматизации процессов, требующих постоянного контроля и регулирования.

Ш 711/1И обеспечивает:

* измерение температуры от —200 до +2500 °С в 60 точках;
* обработку сигналов от датчиков постоянного тока в диапазонах 0—100 мВ, 0—5, 0—20, 4—20 мА;
* вывод результатов на встроенный лицевой индикатор, а также по интерфейсам RS 232C, ИРПС, ИРПР;
* сигнализацию отклонений от запрограммированных значений по 80 дискретным выходам, 16 аналоговым выходам; * обнаружение и сигнализацию обрыва датчиков.

Прибор нашел применение на многих предприятиях и в организациях промышленности, науки, транспорта, сельского хозяйства.

Мы всегда готовы:

* обучить Ваших специалистов правилам пользования и обслуживания наших приборов;
* оказать помощь в приобретении необходимых Вам датчиков, видеотерминалов и другой периферии;
* оказать содействие в заключении договоров с организациями, занимающимися разработкой и внедрением систем измерения и управления.

Пусконаладочные работы, гарантийное и сервисное обслуживание наших приборов Вам обеспечит НАО "Рябина": 603006, г. Нижний Новгород, ул. Ошарская, 36, тел. 530675, 350715, телетайп 151528 "Сервис".

По вопросам рекламы в журнале "За рулем" и приложении АиКВ обращаться по телефону 201-44-38



КОНКУРС ЗНАТОКОВ

ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...

РАЗМИНКА

1. Ехал я однажды по городу на подержанном «Москвиче-412». Шел сильный дождь, дорога была залита водой, поэтому я не заметил открытый люк, доверху заполненный водой. Автомобиль проскочил через него правой стороной. Особенно сильный удар пришелся на заднюю подвеску.

Проехав несколько сот метров, машина начала дергаться, двигатель зачихал, а вскоре совсем остановился. Я решил, что залило водой катушку и распределитель, это очень часто случается на «москвичах» во время дождя.

Открыл капот, вытер катушку, распределитель, провода высокого напряжения и колпачки свечей, но двигатель отказывался работать. Я посмотрел в окно карбюратора и увидел, что топлива там нет.

Снял шланг бензопровода, идущий от бензонасоса к карбюратору, сделал несколько качков рычагом ручной подкачки — бензин шел слабо. В запасе у меня был «дежурный» рабочий бензонасос, я поставил его, но подача бензина не улучшилась. Пришлось проверить фильтр на заборнике топлива в баке и сам заборник, но они оказались чистыми и работоспособными.

Решил доехать до гаража, время от времени останавливаясь и пополняя поплавковую камеру карбюратора ручной подкачкой, но когда до цели осталось совсем немного, бензин вообще перестал поступать в карбюратор.

Отбуксировав машину в гараж и поставив ее на смотровую канаву, обнаружил справа сзади причину остановки двигателя.

Что бы вы думали оказалось?

2. Чайник был не из тех, кто часто заглядывает под капот. Но когда при торможении и на поворотах стала загораться контрольная лампочка давления масла, пришлось это сделать. Он проверил уровень масла и ужаснулся — щуп был «сухой». Залез под машину и осмотрел двигатель снизу, но места течи не обнаружил. Масло Чайник сменил всего два месяца назад и наездил за это время около 1500 километров. За помощью он отправился к Профессору, но того как назло не оказалось дома. Посмотрев журналы «За рулем», Чайник пришел к выводу, что виноваты маслоотражательные колпачки на клапанах.

Утром пошел проверить эту версию. Первым делом вынул щуп — уровень масла на нем оказался на 8—10 мм ниже минимальной отметки. Вывернув свечи, он, к удивлению, не обнаружил на них следов масла или черного нагара, как ожидал. Немного подумав, Чайник решил проверить систему вентиляции картера, к которой не прикасался на протяжении 40 000 километров. Сняв крышку сапуна и отсоединив от нее шланг вентиляции, Чайник нашел, что система еще не очень грязная, но решил помыть маслоотделитель. За этим занятием и застал его Профессор. Узнав, чем озабочен Чайник, он осмотрел свечи, систему вентиляции и показал, в чем причина неумеренного «масляного аппетита» двигателя. А несколько минут спустя Чайник сам устранил неисправность.

А вы догадались, в чем было дело?

г. Челябинск **М. ЕГОРОВ**

3. «Жигули» ВАЗ-2107 с карбюратором «Озон» и системой снижения токсичности отработавших газов (включающей электропневмоклапан, микровыключатель и электронный блок управления) вдруг начали резко клевать при троганье с места, а также при разгоне. Далее, однако, можно было спокойно двигаться, не прерывая разгона. Двигатель хорошо пускался и устойчиво работал на холостом ходу. Явление это то исчезало, то вновь неожиданно возникало.

Я проверил систему питания — ничего подозрительного, распределитель зажигания — в порядке. Наконец обнаружил причину — подгорели...

Вы догадались — что?

Тульская область **С. МАТВИЕНКО**

Ответы на задачи разминки — на стр. 43

КОНКУРСНАЯ ЗАДАЧА № 5—6

Однажды летом повез наш Чайник соседа с товарищем на берег реки, где те собирались провести недельку отпуска.

Новая машина, несмотря на солидный груз — кроме людей, еще палатка, две лодки, скарб разный,— легко прошла весь путь. Однако, когда дорога у берега кончилась, машина стала вязнуть в рыхлом песке. Чтобы не таскать вещи к воде, пассажиры вышли и подтолкнули автомобиль, а Чайник, работая педалями газа и сцепления, быстро проскочил тяжелый участок, благо он имел уклон к реке.

Пока устраивали лагерь, готовили снасти, накачивали лодки, солнце стало садиться, и пришло время Чайнику возвращаться в город. Он развернул машину, но смог проехать всего с десяток метров, и ведущие колеса стали зарываться в песок. Подошли рыбаки. Они толкали машину, Чайник терзал двигатель, но толку мало — за час отчаянных усилий одолели несколько метров, а от сцепления уже попахивать стало.

Что делать? Буксира поблизости нет, подложить под колеса нечего — вокруг один песок да редкие кусты.



Рис. Н. Розанова

Сидела расстроенная компания, думала, а придумать что-нибудь толковое не смогла. И тут, как всегда вовремя, появился Профессор: он приехал с семьей искупаться, а машину оставил на дороге.

— Дело не так плохо, как вам кажется,— сказал он,— но придется немного поработать!

Все дружно взялись, и минут через 15 машина выехала на дорогу.

Вопрос: что посоветовал Профессор?

Задача предложена Б. ХРУСТАЛЕВЫМ из г. Славянска Донецкой области.

Напоминаем, короткий ответ надо написать на открытке, можно самодельной (письма в конвертах не рассматриваются) и отправить в редакцию в течение месяца после получения этого номера журнала.

ИТОГИ «КОНКУРСА ЗНАТОКОВ-91»

Дорогие автолюбители и профессионалы, чайники и профессоры! Вы хорошо потрудились в поисках ответов на задачи конкурса, о чем говорят более 30 тысяч присланных в редакцию открыток. В связи с опозданием выхода некоторых номеров журнала в прошлом году (по не зависящим от редакции причинам) мы принимали ваши сообщения, приходившие и позже обусловленного срока.

Наступило время опубликовать ответы на все предлагавшиеся вам задачи в минувшем году, а также назвать победителей конкурса. Итак, «Еще был случай».

Январь. Чтобы автомобиль нормально поехал, Профессор посоветовал открыть воздушную заслонку карбюратора (убрать «подсос»).

Эта задача оказалась очень легкой для знатоков — 97 % участников дали правильные ответы.

Февраль. Чайник увидел в багажнике вогнутую стенку бензобака — в нем создался вакуум, потому что в дренажном шланге замерзла и образовала пробку вода, попавшая при мойке. Это подтвердилось хлопком, когда он открыл крышку бака.

Правильно ответила почти половина участников.

Март. Двигатель не работал из-за того, что во впускной коллектор втянуло тряпочку, чего Чайник не видел, когда вращал коленчатый вал рукояткой.

Об этом вместе с Чайником догадались более 80 % читателей.

Апрель. Причиной, нарушавшей работу двигателя, была вода, оставшаяся в фильтре тонкой очистки топлива. Профессор снял его, после чего двигатель работал без перебоев. Так же поступили бы почти 40 % участников.

Май. Профессор рекомендовал отсоединить карданный вал от вилки и, повернув одну вилку относительно другой на 180°, соединить с шарниром. Вибрация была вызвана дисбалансом карданной передачи. Дело в том, что она балансируется на заводе в собранном виде, а дядя Вася, не отметив предварительно положение соединяемых частей, развернул одну относительно другой на 180°.

Об этом догадались более половины читателей.

Июнь. Профессор назвал центробежный регулятор в распределителе зажигания, у которого отломилось колечко пружинки.

Правильно ответили 46 % участников.

Июль. Причиной нарушения работы двигателя было смещение фаз газораспределения из-за того, что ослабленная цепь привода распределительного вала от резкого поворота коленчатого вала стартером перескочила несколько зубьев звездочки.

На это указали 55 % участников.

Август. Профессор имел в виду, что Чайник натянул ремень привода генератора, когда установил его на машину, и тем устранил причину неполадки.

Правильные ответы прислали 75 % участников.

Сентябрь. Двигатель не работал на малых оборотах, поскольку отсутствовала трубка для слива бензина на впускном коллекторе, имеющая на конце отверстие диаметром 0,8 мм. Через большое отверстие, оставшееся от нее, подсасывалось слишком много воздуха, и смесь обеднялась настолько, что не воспламенялась при холостых оборотах. Чайник понял это, когда заткнул отверстие карандашом.

Причину правильно определили всего 12 % участников.

Октябрь. Чайник забыл перевести заслонку (на старых «жигулях» — переставить крышку воздушного фильтра) в положение «зима», чтобы в карбюратор поступал воздух, подогретый выпускным коллектором.

Это поняли 80 % читателей.

Ноябрь. Пришлось заменить подвижный контакт прерывателя, пружина которого потеряла упругость (отпустилась) вследствие чрезмерного нагрева током, когда двигатель не работал при включенном зажигании.

Когда Чайник размыкал контакты рукой, они успевали сомкнуться, вызывая искру между проводом и «массой». Когда же их с большой частотой размыкал кулачок распределителя, они не успевали сомкнуться, искра не возникала. Это и посоветовал проверить Профессор — товарищ включал стартер, а Чайник держал провод.

Эта задача оказалась самой трудной из всех, на нее ответили лишь 5 % участников.

Декабрь. Чайник обнаружил холодный радиатор, в котором замерзла вода. Из-за этого жидкость стала циркулировать по малому кругу. Чтобы этого не случилось, надо было защитить радиатор от встречного потока холодного воздуха.

С этим вопросом успешно справилась половина участников.

Призеры конкурса. Наибольшее количество очков, складывающихся из числа правильных ответов на все задачи с учетом коэффициентов трудности (соотношение правильных и неправильных ответов читателей на каждую задачу), получила **Татьяна Петровна Кучина** из с. Журавлево Курганской области.

Второе место занял **В. Фецюра** из г. Запорожье; третье — **Н. Требенюк** с сыном Колей из г. Орши; четвертое — **М. Толстых** из п. Кременки Калужской области; пятое — **Ю. Подгорнов** из г. Димитровграда; шестое — **Г. Заваров** из г. Киева; седьмое — **В. Кирмасов** из г. Екатеринбурга; восьмое — **Г. Кузьмин** из г. Гай Оренбургской области.

Поздравляем победителей, которые получат ценные призы!

Жюри конкурса
«Еще был случай-91»

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 32

Правильные ответы: 2, 4, 6, 7, 10, 13, 15, 17

I. Водитель легкового автомобиля обгоняет трамвай в зоне действия знака, который запрещает этот маневр лишь грузовикам полной массой не более 3,5 тонны. Однако обгоняющее транспортное средство оказалось при маневрировании на трамвайных путях встречного направления, а это запрещено (пункт 10.6).

II. Нарушителем является водитель легкового автомобиля. Он разворачивается от правого края проезжей части, а Правила предписывают ему делать это от левого (пункт 9.4). Водитель же автопоезда поступает правильно, так как габариты его транспортного средства не позволяют ему развернуться иначе (пункт 9.5).

III. Дорогу должен уступить водитель грузовика, выполняя требования знака приоритета, причем неважно, едут ли автомобили по пересекаемой дороге вперед или движутся задним ходом (приложение 1 пункт 2.4).

IV. Для того, чтобы не нарушить Правила, водителю легкового автомобиля необходимо повернуть на перекрестке направо (траектория А). Он обязан это сделать потому, что скорость при буксировке не должна превышать 50 км/ч, а знак «Ограничение минимальной скорости» разрешает движение в прямом направлении (траектория Б) со скоростью не ниже 70 км/ч (пункт 20.4, приложение 1 пункт 4.7).

V. Первым проехать мост должен автомобиль «Скорой помощи». Включенный проблесковый маячок дает ему это право (пункт 4.1).

VI. Водители легкового автомобиля и автобуса Правила нарушили. На данной стоянке могут стоять только транспортные средства, изображенные на табличке, и только так, как на ней указано (приложение 1 пункт 7.6.2).

VII. Мотоциклист, проехав под знак «Движение запрещено», Правила не нарушит. «Виновата» в этом табличка, расположенная ниже. Она показывает, что участок, где будет запрещено движение, находится на расстоянии в 150 метров от дорожного знака (приложение 1 пункт 7.1.1).

VIII. Для того, чтобы не нарушить Правила на железнодорожном переезде, остановиться нужно в 10 метрах от первого рельса (пункт 16.4).

Ответы на задачи разминки

1. Коренной и подкоренной листы рессоры, лопнувшие при ударе, сначала частично, а потом окончательно пережали топливопровод, проходящий по правому борту.

2. В корпусе воздушного фильтра был забит канал для отвода картерных газов, поэтому выделявшееся из них масло выходило наружу, собираясь на днище корпуса фильтра.

3. Подгорели контакты микровыключателя, установленного на карбюраторе. Через них иногда не поступало питание на электропневмоклапан при нажатии на педаль газа, так что им управлял только электронный блок.

«САНОС» НА НАШЕМ РЫНКЕ

Предприятие «ФАС-11 октября» в македонском городе Скопье (Югославия) сегодня выпускает около 50 разновидностей автобусов: междугородные, туристские, городские. Еще в 1939 году этим предприятием построены первые машины на шасси чехословацких грузовиков «Прага-РН». В 1946 году выпуск автобусов был возобновлен. Продукцию завода в Скопье, входящего в объединение «ФАП-Фамос», представляет председатель объединения Перо ДРОБНЯК.



«Санос С-315». Туристский автобус высокого класса. Длина — 12 м. Число мест — 51+ +1+1. В технических характеристиках автобусов число мест указывается в виде суммы мест для сидения в салоне, места водителя и дополнительно оговариваемых мест (экскурсовода, стоящих пассажиров и т. д.). Для удобства пассажиров могут быть установлены видеомониторы, кондиционер, кафе-кухня, туалет, холодильник и др. Семейство «С-315» оснащается дизельными двигателями «Мерседес-Бенц» мощностью 213,3 кВт/290 л. с.

Современные автобусы фирмы называются «Санос» («санос» — сокращение от «самоносный», то есть с несущим кузовом — **прим. ред.**). С 1970 года она тесно сотрудничает с немецкой фирмой «Мерседес-Бенц» — признанным лидером в производстве грузовых автомобилей и автобусов. Туристские и междугородные «саносы» вместимостью от 25 до 57 пассажиров, а также городские — на 115—200 мест выпускаются по лицензии «Мерседес-Бенц». Так, на ряд городских и туристских моделей устанавливаются оригинальные двигатели этой фирмы. Их пробег без капитального ремонта — около 900 тысяч километров.

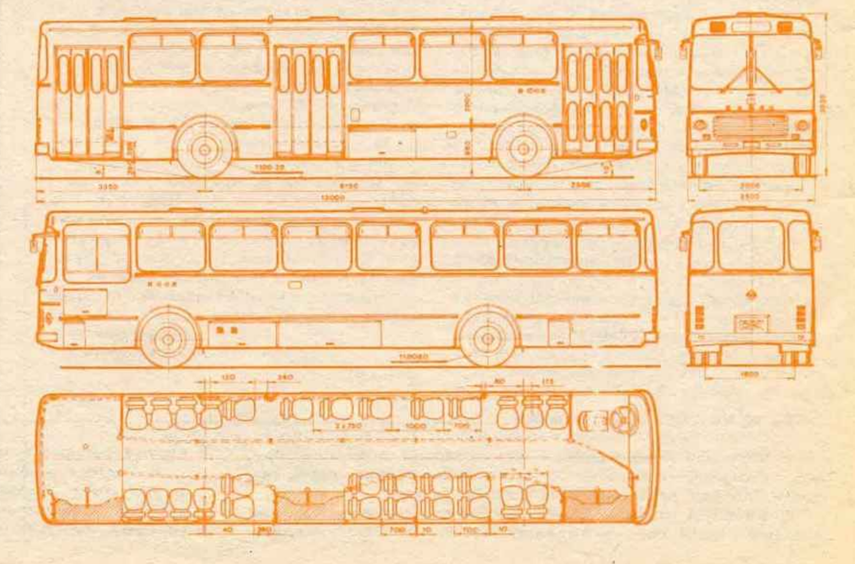
Все модели завода в Скопье комплектуются дизелями, расположенными в задней части кузова, 6-ступенчатой синхронизированной коробкой передач «Фамос», гидравлическим усилителем руля, пневматическим приводом тормозов, пневматической подвеской колес.

Ежегодный выпуск — три тысячи автобусов, причем 60—70 процентов продукции уходит на экспорт в Саудовскую Аравию, Сирию, Иорданию, Кувейт, Египет, Китай, Англию, Финляндию, Бельгию, Польшу. И вот теперь — СНГ. Пять лет назад советскому объединению «Нефтехимимпорт» продана партия из 180 машин, в прошлом году около 100 штук поставлены в украинские города Кривой Рог и Мариуполь.

Предприятие «ФАС—11 октября» работает в составе «ФАП-Фамос» — самого крупного в Югославии объединения по производству автобусов, грузовых автомобилей, двигателей, коробок передач и специализированного подвижного состава. Производство базируется на лицензиях таких всемирно известных фирм, как «Мер-



Туристский автобус высшего класса «С-515». Длина — 12 м, число мест — 53+1+1. Двигатель «Мерседес-Бенц» мощностью 213,3 кВт/290 л. с. Короткий вариант (9,3 м), «С-511», вмещает 35+1+1 человека и комплектуется дизелем фирмы «Мерседес-Бенц» мощностью 166,2 кВт/226 л. с.



Городской автобус «С-115» рассчитан на перевозку 115 пассажиров, из которых 29 — сидящие. Длина — 12 м. Двигатель «Мерседес-Бенц» мощностью 177 кВт/240 л. с. Его сочлененная модификация «С-200» рассчитана на 200 пассажиров, из которых едут сидя 43 человека. Длина — 18 м. Один из таких автобусов прошел испытания на улицах Москвы, показав средний эксплуатационный расход топлива почти на 14 литров ниже, чем у «конкурентов»,— 37 л/100 км.

седес-Бенц», ЦФ, «Фихтель унд Сакс». В объединении работают в общей сложности 20 тысяч человек, а продукция расходится по рынкам почти 30 стран.

Представляя современные автобусы «Санос» потребителю Содружества Независимых Государств, «ФАП-Фамос» рассчитывает, что они получат признание. Мы исходим при этом из своего многолетнего опыта международного бизнеса, из нашего стремления постоянно следовать требованиям экономики, безопасности и экологии.

Автобусный рынок СНГ, пожалуй, самый большой в мире. Однако его специфические особенности потребовали изменений в конструкции моделей «саносов». Усилена подвеска колес, улучшено отопление салонов и установлены предпусковые подогреватели двигателей. Сложные погодные условия продиктовали также установку осушителей влаги в тормозной системе, подогревателей наружных зеркал заднего обзора и топлива, усиление антикоррозионной защиты кузова. Для этого его полости и элементы каркаса покрыты составом «эполор» на основе эпоксидной смолы.

В чем особенности несущего кузова? Еще в 1951 году немецкая фирма «Карл Кессборер» создала автобус «Сетра» без рамы, обычной на других подобных машинах. Именно несущий каркас кузова «Сетры» (сокращение от немецкого слова «самонесущий» — **прим. ред.**) подтолкнул развитие автобусов большой вместимости: уменьшился вес конструкции, улучшились эксплуатационные показатели. Каркас состоит из прямоугольных стальных профилей, сваренных в сложную пространственную конструкцию. В критических местах она упрочняется листовым металлом. На каркас устанавливают силовой агрегат, трансмиссию, подвеску колес, снаружи он обшивается штампованными стальными панелями.

Прежде чем предложить свои модели на рынке России и других государств Содружества, «ФАП-Фамос» провел лабораторные и эксплуатационные испытания совместно со своим внешнеторговым партнером — фирмой «Технометалл Вардар» и представителем в СНГ — «Автоэкспортом». Предусмотрена необходимая техническая и сервисная помощь для будущих владельцев автобусов. Покупателю гарантируются пробег 300—800 тысяч километров без капитального ремонта, пятилетняя защита от коррозии, а также цены значительно ниже европейских. Из нашего богатого ассортимента для рынка СНГ отобраны пять основных типов машин, каждый из которых представляет отдельную группу автобусов.

Продажа автобусов «Санос» осуществляется в СНГ за конвертируемую валюту и по бартерным предложениям. Обращайтесь по адресам: Фирма «Технометалл-Вардар» Москва, ул. Средняя Переяславская, 14, кв. 1—2. Тел. 280-05-96, 280-68-28, 280-64-24, телекс 414452, факс 230-23-53. Фирма В/О «Автоэкспорт» 119902, Москва, ул. Маркса-Энгельса, 8. Тел. 202-85-35, 203-51-62, телекс 411135, факс 202-60-75.

Фото «ФАП-Фамос»



«С-415» для пригородных и междугородных маршрутов. Двигатель «Фамос» мощностью 147,1 кВт/200 л. с. Покупатель может выбрать модификацию как с пневматической, так и с рессорной подвеской. Различные варианты автобуса вмещают от 35+1+48 до 53+1+36 человек.



«Санос С-311». Укороченная, более маневренная и экономичная модификация модели «С-315» рассчитана на 41+1+1 место. Длина — 9,2 м. Двигатель — по лицензии «Мерседес-Бенц» мощностью 114,7 кВт/156 л. с.

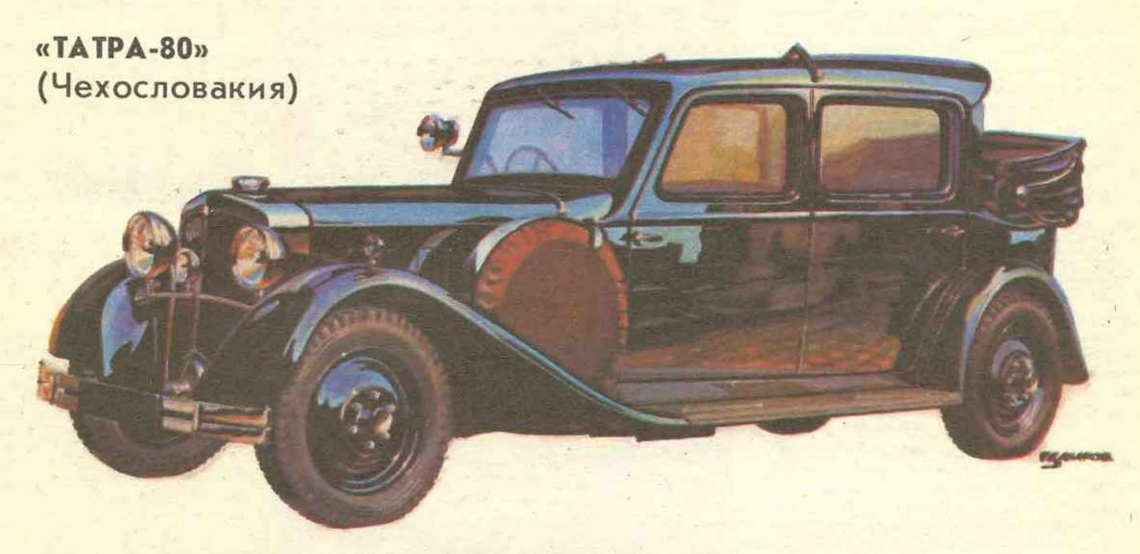


Еще один «маневренный» вариант — модель «411» с лицензионным двигателем «Мерседес-Бенц» мощностью 123,5 кВт/168 л. с. Вместимость «Саноса-С411» — 37+1+1 пассажиров.



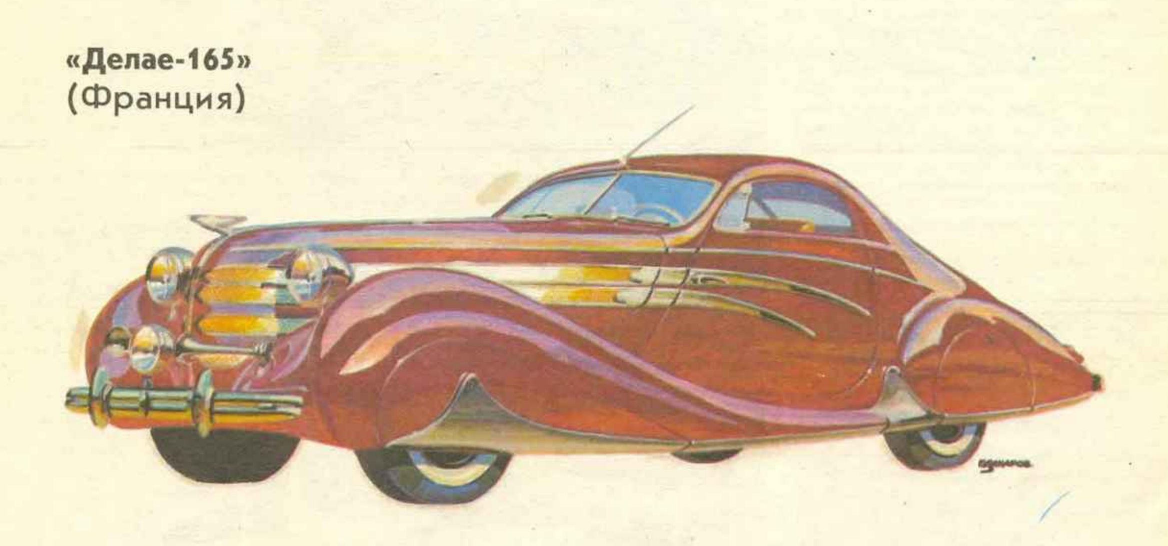
«Санос С-315.21» — «высокопалубный» междугородный автобус. Под полом салона — багажный отсек объемом 12 м³. Двигатель и комплектация аналогичны модели «С-315».

«ТАТРА-80»
(Чехословакия)



Год постройки — 1935; количество мест — 6; двигатель: число цилиндров — 12, рабочий объем — 5988 см^3, мощность — 120 л. с./88 кВт при 3000 об/мин; сцепление — двухдисковое; число передач — 4; размер шин — 7,00—17; длина — 5000 мм; ширина — 1800 мм; высота — 1700 мм; база — 3800 мм; масса в снаряженном состоянии — 2400 кг; наибольшая скорость — 140 км/ч; расход топлива — 25—30 л/100 км.

«Делае-165»
(Франция)



Год постройки — 1939; количество мест — 3; двигатель: число цилиндров — 12, рабочий объем — 4488 см^3, мощность — 160 л. с./118 кВт при 4500 об/мин; сцепление — однодисковое; число передач — 4; размер шин — 7.00—17; длина — около 5600 мм; ширина — около 1950 мм; высота — около 1400 мм; база — 3210 мм; масса в снаряженном состоянии — 1450 кг; наибольшая скорость — 200 км/ч.

Тридцатого июня 1935 года этот автомобиль с кузовом типа «ландоле» был передан службе президента Чехословакии. Им тогда был Томаш Масарик (1850—1937). Представительские машины модели «80» копрживницкий завод «Татра» выпускал с 1931 по 1938 год (изготовлено 22 экземпляра). Среди них — 12 с кузовами «лимузин», 6 — с кузовами «кабриолет» (2 — шестиместных и 4 — четырехместных), несколько шасси для заказных кузовов фирмы «Содомка» и один-единственный — с кузовом «ландоле».

На президентском автомобиле часть крыши над задним сиденьем была сделана складывающейся, как на кузовах типа «кабриолет». Передняя часть крыши над сиденьем водителя также могла убираться. Между пассажирским салоном и отделением водителя находилась стеклянная перегородка.

Уникальный экземпляр «Татры-80» долгое время находился в Национальном техническом музее Праги. В 1990 году он прошел трехмесячную реставрацию на заводе в Копрживнице и вернулся в экспозицию музея, причем нынешний Президент Чехословакии Вацлав Гавел совершил на нем демонстрационную поездку.

По шасси модель «80» унифицирована с «Татрой-70» (1930—1936 гг.), оснащавшейся не 12-цилиндровым, а 6-цилиндровым двигателем. Модель «70» изготовлена в 120 экземплярах. Основу обеих машин составляла хребтовая рама в виде трубы, к переднему концу которой жестко крепился двигатель с коробкой передач, а к заднему — главная передача с цилиндрическим дифференциалом. Внутри трубы проходил трансмиссионный вал без карданных шарниров. Кузов соединялся с рамой через приваренные к ее трубе траверсы. Поперечная рессора и рычаги передней независимой подвески, как и качающиеся полуоси независимой задней, также крепились к раме, причем сзади упругим элементом являлись две четвертьэллиптические рессоры. Картину дополняли барабанные тормоза с гидравлическим приводом и 17-дюймовые колеса (до 1933 года — типа «Рудж-Витворт» с проволочными спицами и центральной гайкой, позже — дисковые на шести шпильках каждое).

Двигатель, вопреки многолетним традициям завода, охлаждался не воздухом, а водой. Два блока по шесть цилиндров располагались под углом 65°, а стык алюминиевых головок с чугунными блоками был не плоским, а по цилиндрической поверхности. Конструкция двигателя «по почерку» имела сходство с 8- и 12-цилиндровыми моторами «Хорьх», появившимися в 1932 году. Двигатель «Татра-80» был бесшумным и весьма гибким в работе. Восьмиопорный коленчатый вал и очень жесткий картер двигателя из алюминиевого сплава были призваны обеспечить ему большой срок службы.

Из двух десятков «супер-татр», кроме президентской, до наших дней сохранилось еще одно шасси (без кузова).

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЖУРНАЛА За рулем

Марка «Делае» почти неизвестна в нашей стране, хотя свой первый автомобиль Эмиль Делае построил в 1895 году. Этот небольшой завод специализировался на спортивных автомобилях и легковых моделях среднего класса. Кузова для них поставляли известные французские фирмы — «Отобино», «Шапрон», «Миньон-Биллебо», «Лябурдетт», «Дюбо», «Фигони и Фаласки».

Опытный образец новой модели «165» с двухместным открытым кузовом «Фигони и Фаласки» вызвал подлинную сенсацию на Парижской автомобильной выставке в октябре 1938 года. И не только благодаря экстравагантным формам, разработанным дизайнером Джо Амом, но и благодаря спортивному шасси с 12-цилиндровым двигателем.

До начала второй мировой войны завод «Делае» успел изготовить только пять машин модели «165». Среди заказчиков — сын писателя Конан-Дойля, румынский король Кароль II.

Машина, заказанная Каролем II (1893—1953), служила ему недолго. В сентябре 1940 года румынский монарх отрекся от престола в пользу сына, Михая I. Он, в свою очередь, сделал то же самое в декабре 1947 года. На следующий год «Делае-165» был переправлен в Берлин, а спустя некоторое время в Москву, в кремлевский гараж.

В конце пятидесятых он нес государственный номерной знак «частного» владельца из Подмосковья. Дальнейшая судьба необычного автомобиля неизвестна.

Шасси модели «165», как и двигатель (правда, дефорсированный), ведет происхождение от спортивного «Делае» 1937 года, его конструктор — Ж. Франсуа.

Двенадцатицилиндровый двигатель с головками цилиндров и блоком, отлитыми из магниевого сплава, и роликовыми коренными подшипниками развивал в гоночном варианте 235 л. с./173 кВт при 5500 об/мин. Для дорожного варианта у него понижена степень сжатия, вместо трех сдвоенных карбюраторов «Солекс» установлен один. Сохранены штанговый привод клапанов, зажигание с двумя свечами на цилиндр.

Автомобиль комплектовался коробкой передач «Коталь». Это планетарная трансмиссия с электромагнитными муфтами сцепления для включения передач. Управление — небольшим рычажком на панели приборов, переключающим подачу тока в обмотки электромагнитов.

«Делае-165» был оборудован барабанными тормозами с гидравлическим приводом и независимой подвеской передних колес, выполненной по традиционной для большинства французских моделей тех лет схеме — поперечные рычаги и поперечная рессора. Подвеска задних колес — классическая, зависимая рессорная.

Наиболее впечатляющей особенностью «Делае-165» был кузов. Отделанный кожей и деревом салон, обилие наружных хромированных декоративных деталей, необычная форма крыльев.

Из пяти экземпляров этой модели сохранились два.


За рулем

5—6 ● Май — июнь ● 1992

Ежемесячный журнал для автомобилистов

Учредитель: ТРУДОВОЙ КОЛЛЕКТИВ РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

Издается с апреля 1928 года

На 1-й странице обложки — КамАЗ
Фото В. Медведева

Сдано в производство 12.03.92 г.
Подписано к печати 13.04.92 г.

Формат 60×90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 7. . Заказ 295.

Ордена Трудового Красного Знамени Чеховский полиграфический комбинат Министерства печати и информации Российской Федерации
142300, г. Чехов, Московской области.

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, Селиверстов пер., 10.
Телефон 207-23-82 Телефакс 207-16-30

Издательство «Патриот». 129110, Москва, Олимпийский проспект, 22.


НАША РЕКЛАМА
ДОРОЖЕ
МНОГИХ,
НО
ЭФФЕКТИВНЕЕ
ВСЕХ
За рулем
номере:
Индекс 70321
С предложениями обращайтесь
по тел. 208-44-38